Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 49 / 16. NOVEMBER 2022

F1: Russell gewinnt Brasilien-GP

Mercedes kann doch noch siegen

WTCR in Bahrain

Hyundai darf zwei Mal jubeln

Rallycross-WM am Nürburgring

Kristoffersson in eigener Liga

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 49



Rallye-WM in Japan

Hyundai-Doppelsieg zum Saisonabschluss



Superbike-WM in Indonesien

Bautista feiert Titel trotz Toprak-Hattrick



Sportwagen-WM in Bahrain

Toyota lässt im Finale nichts anbrennen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

XPB

HYUNDAI



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Bei Red Bull hängt der Haussegen schief. Max Verstappen fährt in São Paulo im Ego-Modus und missachtet die Stallregie. Als Rache für Monte Carlo?

Der GP Abu Dhabi bleibt unvergessen. Wegen der letzten Rennrunde und der Umstände, unter denen Max Verstappen erstmals Weltmeister wurde. Unvergessen ist auch die brillante Verteidigung von Sergio Pérez gegen Lewis Hamilton. Der Red-Bull-Pilot hatte sich vor dem Mercedes wie eine Straßensperre aufgebaut und seinen Teamkapitän zurück ins Rennen gebracht. Der Holländer schwärmte am Funk: „Checo ist eine Legende." Fast ein Jahr später sind bei Red Bull ganz andere Töne zu hören. Misstöne zwischen den Fahrern, die doch eigentlich ein harmonisches Duo bilden und Red Bull zum ersten Team-Titel seit 2013 führten.

Beim GP Brasilien ging es für den Rennstall um die Positionen 6 und 7. Keine Plätze, um die sich Red-Bull-Piloten streiten sollten. Und doch kam es zum Eklat. Verstappen verweigerte Gehorsam. Trotz mehrmaliger Aufforderung ließ er den Teamkollegen vor dem Ziel nicht mehr vorbei. Pérez hätte diesen sechsten Platz gerne gehabt. Weil er dadurch zwei Punkte mehr aus São Paulo mitgenommen hätte. Für ihn zählt jeder Punkt im Kampf um den zweiten WM-Platz.

Für Verstappen ging es um nichts. Und doch missachtete er die Bitte seines Teams. Da stellt sich die Frage: Wer ist eigentlich der Chef bei Red Bull? Teamchef Christian Horner, Sportchef Helmut Marko – oder doch Verstappen selbst? Er macht jedenfalls, was er will. Keine Rücksicht, nur Ego.

Offensichtlich hatte sich im Weltmeister etwas aufgestaut, das ihn zu einem Revanchefoul anstachelte. „Ich hatte meine Gründe." Welche, wollte er nicht verraten. „Geht es um Monaco?", fragte ihn die britische Sky-Reporterin. „Das können Sie entscheiden." Es folgte ein gequältes Lächeln. Also ja. Holländische Medien berichten, dass Pérez dort am Ende der Quali in der Portier-Kurve absichtlich verunfallt sei, damit Verstappen nicht mehr vorbeiziehen konnte. Pérez soll seine List der Teamführung sogar gebeichtet haben, ist zu lesen.

Verstappen jedenfalls landete auf Startplatz vier – hinter Pérez. Er soll sich vom eigenen Teamkollegen hintergangen gefühlt haben, der später auch noch das Prestige-Rennen in Verstappens Wohnzimmer gewann. Obendrein sah sich der Überflieger von den Strategen verschaukelt. Vater Jos lederte offen gegen Red Bull.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass Pérez absichtlich in die Leitplanke segelte. Er hätte sich dabei das Getriebe hinrichten können. Dass Verstappen ein halbes Jahr später nachtritt, hätte er sich sparen können – ja, müssen. Statt emotional zu sein, wären rationales Denken und Weitblick besser gewesen. Mit seiner Aktion setzt er den Teamfrieden aufs Spiel. Bei allen Beteuerungen von Red Bull: Pérez, der immer Team-Order respektiert hatte, wird sich das merken. Irgendwann könnte Verstappen seine Hilfe gebrauchen. Bis einschließlich 2024 sind die beiden noch Teamkollegen.

Andreas Haupt
Redakteur



26 **Rallycross-WM am Nürburgring: Wilde Drifts im Schumacher-S**

RED BULL

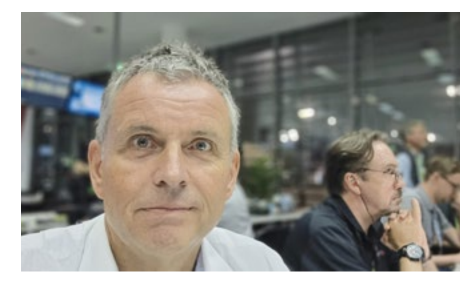


MSa-Paddock



SÃO PAULO SCHLÄGT ZU

Der Verkehr in São Paulo war noch schlimmer als sonst. Aber ansonsten lief das F1-Wochenende nach dem Geschmack von MSa-Reporter Andreas Haupt. Sensation in der Quali durch Magnussen. Überraschung durch Mercedes in Sprint- und GP-Rennen.



FIEBERN BEIM FINALE

In Bahrain hatte der geschätzte PR-Mann Serge Vanbockryck (im Hintergrund) endlich mal wieder Grund zum Mitfiebern: Die Corvette C8.R von Nick Tandy und Tommy Milner holte in Bahrain ihren dritten Podestplatz in der Saison 2022.



MAN MUSS DAS GUTE SEHEN

Der Klimawandel macht auch Sven Kopf Sorgen; dass er beim WRX-Finale am Nürburgring nach Schnee im Vorjahr nun im T-Shirt arbeiten konnte, nahm unser Rallycross-Reporter wohlwollend zur Kenntnis.



MEISTERFEIER IM PARADIES

Auf der malerischen Südsee-Insel Mandalika konnte MSa-Reporter Imre Paulovits mit Dominique Aegerter dessen zweiten Supersport-WM-Titel feiern. Das war den ganzen Reisestress inklusive Jetlag wert.

Mercedes-Show &

Dieses Jahr wurde für Mercedes doch nicht das erste sieglose seit 2011. In Brasilien feierten die Silberpfeile einen Doppelsieg mit George Russell vor Lewis Hamilton. Red Bull sprach eine Team-Order aus, die Max Verstappen missachtete. Bei Ferrari wurde darauf verzichtet.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso war Mercedes in São Paulo so schnell?

Vor dem Wochenende hatte Mercedes damit gerechnet, dass Red Bull in Interlagos seine Vorteile bei der Effizienz der Aerodynamik und dem Topspeed ausspielen würde. Es kam anders. Mercedes trumpfte auf. Die Silberpfeile gewannen mit George Russell sowohl den Sprint als auch das Hauptrennen. Red Bull schwächelte und kassierte die erste Niederlage seit Österreich.

Das Weltmeister-Team stolperte über das Setup. Es gelang den Ingenieuren nicht, mit nur einem Training vor dem Parc fermé am Freitagabend, eine passende Fahrzeugabstimmung zu finden. Es fehlte dem Red Bull an Haftung. Das Auto schob über die Vorderachse – besonders im kurvenreichen Mittelsektor. Die Hoffnung, dass sich durch die höheren Asphalttemperaturen am Rennsonntag die Balance nach vorne verschieben würde, erfüllte sich nicht. Auf den Softreifen wurde es lediglich etwas besser, auf den Mediums gar nicht. Max Verstappen und Sergio Pérez rutschten zu sehr herum. Der Reifenverschleiß blieb hoch. Zu allem Überfluss misslang Verstappen ein Manöver gegen Hamilton. Die Kollision zwang ihn für einen Nasenwechsel an die Box.

Der Wurm im Red Bull eröffnete Mercedes die Chance auf den ersten Saisonsieg. „Wir haben mit dem Setup voll ins Schwarze getroffen“, erzählte Chefingenieur Andrew Shovlin. Mit beiden Autos, die leicht unterschiedlich konfiguriert waren. Russell fuhr etwas mehr Abtrieb als Hamilton. „Das Auto war das ganze Wochenende großartig zu fahren. Es war sehr konstant und fühlte sich geschmeidig an“, berichtete Hamilton. Die Ingenieure haben ihrer Diva die Launen ausgetrieben, durch besseres Verständnis und kontinuierliche Updates über das Jahr hinweg. „Seit Austin hatten wir in jedem Rennen ein siegfähiges Auto“, meint Russell.

Der Engländer münzte die Pole perfekt um. Russell war schnell, kontrollierte die Pace, kümmerte sich um die Reifen und leistete sich keine Fehler. Selbst in der Schlussphase nicht, als der Teamkollege hinter ihm auftauchte. Hamilton hatte sich nach dem Zusammenstoß wieder nach vorne gearbeitet, obwohl er ein leicht beschädigtes Auto hatte. Es kostete ihn keine zwei Zehntel pro Runde. Das Safety Car brachte ihm Russell nah, der den ersten Karriere-Sieg nach Hause brachte. „Ich habe zum Schluss eine Serie an starken Rundenzeiten hingeknallt, obwohl der Druck von Lewis immens war“, freute sich der Sieger.

Warum verweigerte Verstappen den Platzwechsel?

Red Bull strebt nach dem maximalen Erfolg. Neben den beiden WM-Titeln will man mit Pérez den zweiten Platz in der Fahrer-WM. Das ist dem Team selbst in den dominanten Jahren von 2010 bis 2013 nicht gelungen.

Für Pérez geht es um jeden Punkt. Zwei Mal hätte Verstappen dem Teamkollegen in Brasilien helfen können. Er machte es nicht. Der Weltmeister rollte im Sprint und im Hauptrennen vor Pérez ins Ziel. So sammelte der Mexikaner drei Zähler weniger ein, als er hätte können.

Im Sprint blieb der Befehl aus. Im Rennen sprach Red Bull eine Stallregie aus. Allerdings pfiff Verstappen auf die Ansage. Er funkte seinem Renningenieur: „Ich habe es dir bereits beim letzten Mal erklärt. Ist das klar? Ich habe meine Gründe erläutert und stehe zu meiner Entscheidung.“ Pérez zeigte sich überrascht und enttäuscht. Er meinte, der Teamkollege habe sein



Erster F1-Sieg für George Russell, erster Saisonerfolg für Mercedes. Damit hatte vor dem Interlagos-Wochenende keiner gerechnet

MOTORSPORT IMAGES

Zwischen Verstappen und Hamilton ging es wie im Vorjahr in São Paulo heiß zur Sache. Die Rennleitung sah die Schuld für den Crash beim Weltmeister

Red-Bull-Streit



MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

Quali-Sieger Magnussen wurde von Ricciardo in der Startrunde aus dem Weg geräumt. Der Australier kassierte eine Startplatzstrafe für Abu Dhabi

wahres Gesicht gezeigt. Teamchef Christian Horner entschuldigte sich bei ihm am Funk. Es scheint, als hänge der Haussegen bei Red Bull schief. Das war schon einmal so nach dem GP Monaco. Da fühlte sich Verstappen um die Pole gebracht und in der Strategie benachteiligt. Scheinbar treibt ihn das immer noch um.

Die Ausrede, dass er Fernando Alonso und Charles Leclerc noch überholen wollte, zog nicht. Am Sonntagabend kam es daher zum Krisentreffen in der Red-Bull-Hospitality. Und zu einer großen Aussprache, wie es bei Red Bull heißt. „Max wird alles tun, was möglich ist, damit Sergio nach dem Saisonfinale Zweiter ist“, sagte Sportchef Helmut Marko. „Ich will dort gewinnen, werde ihm aber helfen, wenn es erforderlich ist“, berichtete Verstappen. „Es war wichtig, dass mal alles auf den Tisch kam.“

Wieso wurde bei Ferrari auf Team-Order verzichtet?

Carlos Sainz durfte seinen dritten Platz behalten. Ferrari verzichtete in der Schlussphase auf eine Stallregie, obwohl Leclerc sie sich gewünscht hatte. Er will sich gegen Pérez im Kampf um den zweiten Platz durchsetzen. Vor Abu Dhabi herrscht mit 290:290 Punkten Gleichstand.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto begründete die Entscheidung gegen eine Team-Order. Das Risiko sei zu groß gewesen: „Charles hatte Alonso und Verstappen im Nacken.“ Man kann sich vorstellen, wie groß das Gelächter gewesen wäre, wenn Ferrari es versucht hätte und mit seinen Autos zurückgefallen wäre. Es gab noch einen zweiten Grund. Gegen Sainz wurde untersucht. Es ging um einen möglichen Verstoß unter Safety Car gegen Yuki Tsunoda. „Wenn wir Carlos zurückpfeifen und noch fünf Strafsekunden bekommen, verliert er mehr als eine Position. Unsere Entscheidung war die beste mit Blick auf die Team-WM“, sagte Binotto. Der zweite Platz im Konstrukteurs-Pokal ist wichtiger als in der Fahrer-WM. Ferrari zittert. Mercedes verkleinerte die Lücke auf 19 Punkte.

Wie kam Alonso auf den fünften Platz?

Trotz Starts aus dem Hinterfeld glaubte Fernando Alonso daran, „Best of the rest“ hinter den Topteams zu werden. Er wurde es tatsächlich. Die Strategen schafften mit einer aggressiven Dreistoppstrategie die Voraussetzung dafür. So musste Alonso nicht auf das Reifenmanagement achten und konnte den Speed seines Autos ausspielen – besonders, wenn er mal freie Luft hatte und die Konkurrenz auf älteren Reifen unterwegs war.

Um Fünfter zu werden, brauchte er aber auch Glück. Das virtuelle Safety Car, das in Runde 52 ausgerufen und im 55. Umlauf in ein richtiges Safety Car umgewandelt wurde, spielte ihm einen Joker zu. Mit frischen weichen Reifen schnappte er sich noch Esteban Ocon, Sebastian Vettel, Valtteri Bottas und Pérez. Im Gegensatz zum Sprintrennen, als sich Alonso und Ocon in die Kiste fuhren, funktionierte auch das Teamplay. Der Franzose ließ Alonso nach kurzer Diskussion am Boxenfunk vorbei. „Wenn man als Team zusammenspielt, gewinnen alle“, dankte Rennleiter Otmar Szafnauer.

Warum durfte sich Tsunoda nicht zurückrunden?

Dieser Fall ist kurios, wird aber von Artikel 55.13 des Sportgesetzes abgedeckt. Zunächst hatte es nach einem Bock der Rennleitung gerochen. Augenscheinlich durften sich nur die beiden Williams-Fahrer unter Safety Car zurückrunden – und Yuki Tsunoda nicht. Doch die FIA hat in diesem Fall nichts falsch gemacht. Der Japaner überfuhr hinter Russell zwei Mal die Safety-Car-1-Linie vor Kurve 15. Am Ende von Runde 54 bog er zum Reifenwechsel ab. Dabei kreuzte er in der Box vor Russell den Zielstrich – und hatte sich damit offiziell zurückgerundet.

Als er auf die Strecke zurückkehrte, lag er zwar wieder außerhalb der Führungsrunde. Doch das spielt keine Rolle. Das System ist seit dieser Saison automatisiert. Es verschickte die Nachricht, dass nur die Williams-Fahrer am Pulk vorbeidurften. ■

GP BRASILIEN: 21. VON 22 LÄUFEN, 13. NOVEMBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,309 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**305,879 km**
Zuschauer:	**95000**
Wetter:	**25 Grad, leicht bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**334,5 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**338,3 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**44**
Volllastanteil:	**74 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**195 m**
Führungswechsel:	**2**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

320 8 · 95 3 · 90 3 · 275 7 · 215 6 · 125 4 · 100 3 · 200 6 · 240 6 · 190 6 · 145 4 · 110 3 · 155 5 · 320 8 · 235 6

STARTAUFSTELLUNG

1	George Russell, GB	63
2	Lewis Hamilton, GB	44
3	Max Verstappen, NL	1
4	Sergio Pérez, MEX	11
5	Charles Leclerc, MC	16
6	Lando Norris, GB	4
7	Carlos Sainz, E [1)]	55
8	Kevin Magnussen, DK	20
9	Sebastian Vettel, D	5
10	Pierre Gasly, F	10
11	Daniel Ricciardo, AUS	3
12	Mick Schumacher, D	47
13	Guanyu Zhou, CHN	24
14	Valtteri Bottas, FIN	77
15	Lance Stroll, CDN	18
16	Esteban Ocon, F	31
17	Fernando Alonso, E	14
18	Nicholas Latifi, CDN	6
19	Alexander Albon, T	23
20	Yuki Tsunoda, J [2)]	22

Startnummer
[1)] +5 Plätze zurück: 6. Verbrennungsmotor
[2)] Start aus Box: Teilewechsel unter Parc fermé

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	14	429
2.	Leclerc	3	290
3.	Pérez	2	290
4.	Russell	1	265
5.	Hamilton		240
6.	Sainz	1	234
7.	Norris		113
8.	Ocon		86
9.	Alonso		81
10.	Bottas		49
11.	Vettel		36
12.	Ricciardo		35
13.	Magnussen		25
14.	Gasly		23
15.	Stroll		14
16.	Schumacher		12
17.	Tsunoda		12
18.	Zhou		6
19.	Albon		4
20.	Latifi		2
21.	De Vries		2

RENNERGEBNIS

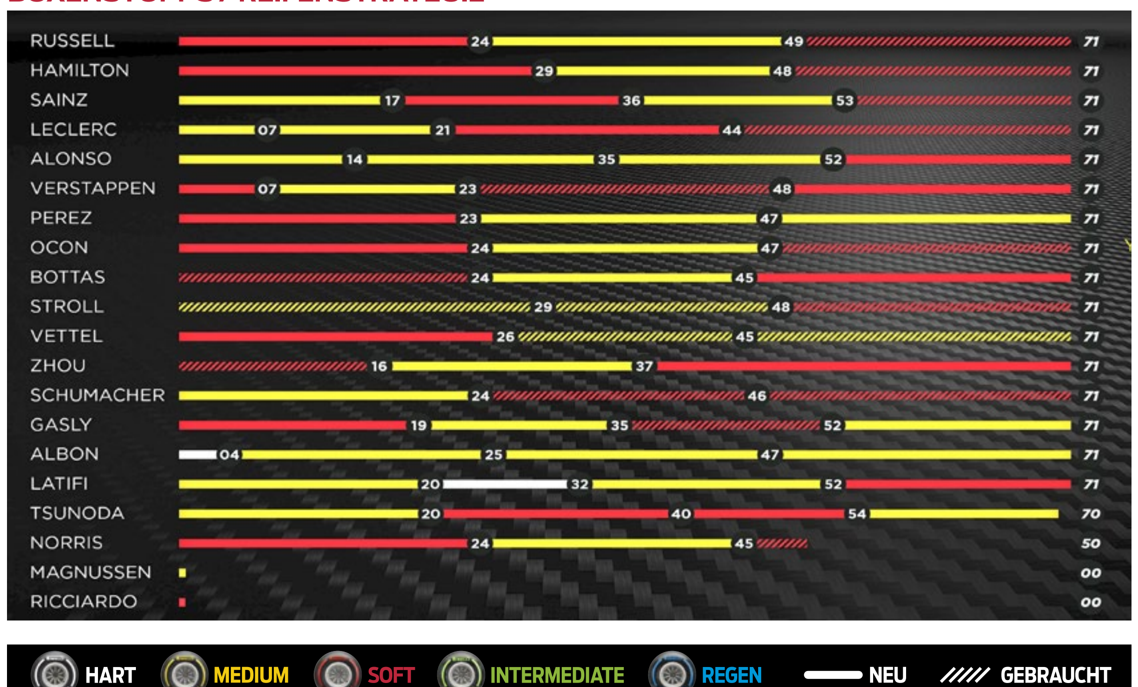
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Russell**	71/66[1)]	1:38.34,044 min = 186,285 km/h	1.13,785 min
2.	**Hamilton**	71/5	+ 1,529 s	1.13,942 min
3.	**Sainz**	71	+ 4,051 s	1.13,953 min
4.	**Leclerc**	71	+ 8,441 s	1.14,253 min
5.	**Alonso**	71	+ 9,561 s	1.14,164 min
6.	**Verstappen**	71	+ 10,056 s	1.14,195 min
7.	**Pérez**	71	+ 14,080 s	1.14,283 min
8.	**Ocon**	71	+ 18,690 s	1.15,093 min
9.	**Bottas**	71	+ 22,552 s	1.15,511 min
10.	**Stroll**	71	+ 23,552 s	1.14,831 min
11.	**Vettel**	71	+ 26,183 s	1.15,549 min
12.	**Zhou**	71	+ 29,325 s	1.15,802 min
13.	**Schumacher**	71	+ 29,899 s	1.15,251 min
14.	**Gasly**[2)]	71	+ 31,867 s	1.15,327 min
15.	**Albon**	71	+ 36,016 s	1.15,613 min
16.	**Latifi**	71	+ 37,038 s	1.15,327 min
17.	**Tsunoda**	70		1.15,508 min
18.	**Norris**	50	Power Unit (P 12)	1.15,855 min
19.	**Magnussen**	0	Unfall (P 10)	
20.	**Ricciardo**	0	Unfall (P 11)	

[1)] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2)] +5 Sekunden-Strafe: Tempo in der Boxengasse

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	16	719
2.	Ferrari	4	524
3.	Mercedes	1	505
4.	Alpine		167
5.	McLaren		148
6.	Alfa Romeo		55
7.	Aston Martin		50
8.	Haas		37
9.	AlphaTauri		35
10.	Williams		8

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	16:5
Hamilton – Russell	12:9
Leclerc – Sainz	14:7
Norris – Ricciardo	19:2
Alonso – Ocon	12:9
Gasly – Tsunoda	13:8
Vettel – Stroll	12:7
Albon – Latifi	17:3
Bottas – Zhou	14:7
Schumacher – Magnussen	5:16

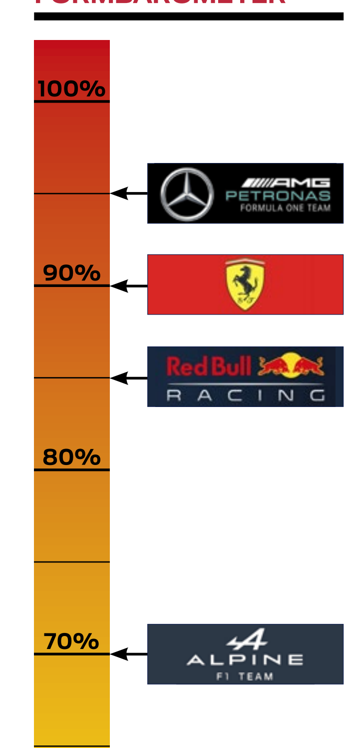
GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.11,853 min	29
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,004 s	31
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,008 s	28
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,186 s	30
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,187 s	25
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,202 s	24
7.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,304 s	30
8.	Mick Schumacher	Haas	+ 0,461 s	27
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,613 s	31
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,614 s	32
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,701 s	25
12.	Alexander Albon	Williams	+ 0,780 s	29
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,852 s	30
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,906 s	26
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,102 s	28
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,144 s	25
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,166 s	32
18.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,262 s	30
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,494 s	32
20.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,506 s	28

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Esteban Ocon	Alpine	1.14,604 min	28
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,184 s	36
3.	George Russell	Mercedes	+ 0,312 s	31
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,445 s	29
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,494 s	30
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,533 s	33
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,032 s	32
8.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,080 s	40
9.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,211 s	38
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,247 s	25
11.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,252 s	38
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,261 s	32
13.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,264 s	37
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,390 s	28
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,443 s	34
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,577 s	34
17.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,659 s	43
18.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,796 s	44
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,864 s	37
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,876 s	28

FORMBAROMETER



60%

McLaren
FORMULA 1 TEAM



50%





40%



30%



20%

10%

0%

GP BRASILIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Kevin Magnussen	1.13,954	1.11,410	1.11,674
2.	Max Verstappen	1.13,625	1.10,881	1.11,877
3.	George Russell	1.14,427	1.11,318	1.12,059
4.	Lando Norris	1.13,106	1.11,377	1.12,263
5.	Carlos Sainz	1.14,680	1.10,890	1.12,357
6.	Esteban Ocon	1.14,663	1.11,587	1.12,425
7.	Fernando Alonso	1.13,542	1.11,394	1.12,504
8.	Lewis Hamilton	1.13,403	1.11,539	1.12,611
9.	Sergio Pérez	1.13,613	1.11,456	1.15,601
10.	Charles Leclerc	1.14,486	1.10,950	
11.	Alexander Albon	1.14,324	1.11,631	
12.	Pierre Gasly	1.14,371	1.11,675	
13.	Sebastian Vettel	1.13,597	1.11,678	
14.	Daniel Ricciardo	1.14,931	1.12,140	
15.	Lance Stroll	1.14,398	1.12,210	
16.	Nicholas Latifi	1.15,095		
17.	Guanyu Zhou	1.15,197		
18.	Valtteri Bottas	1.15,486		
19.	Yuki Tsunoda	1.16,264		
20.	Mick Schumacher	1.16,361		

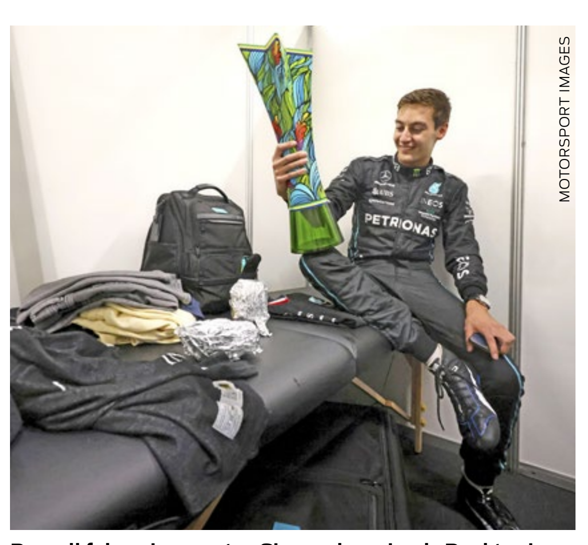
GP BRASILIEN, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	George Russell	Mercedes	30.11,307 min
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 3,995 s
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 4,492 s
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 10,494 s
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 11,855 s
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 13,133 s
7.	Lando Norris	McLaren	+ 25,624 s
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 28,768 s
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 30,218 s
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 34,170 s
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 39,395 s
12.	Mick Schumacher	Haas	+ 41,159 s
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 41,763 s
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 42,338 s
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 50,306 s
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 50,700 s
17.	Esteban Ocon	Alpine	+ 51,756 s
18.	Fernando Alonso	Alpine	+ 53,985 s
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 76,850 s
20.	Alexander Albon	Williams	Ausfall

STATISTIK DES WOCHENENDES

344

Tage wartete Mercedes auf einen Sieg in der Formel 1. Den letzten Erfolg vor dem GP Brasilien hatte es in Saudi-Arabien im Dezember 2021 gegeben. George Russell erlöste seine erfolgsverwöhnte Mannschaft. Der 24-Jährige aus England trug sich als 113. Siegfahrer in die Formel-1-Bücher ein. Russell holte die maximale Punktzahl von 34 Zählern durch den Sieg im Sprint und Hauptrennen sowie die schnellste Rennrunde. Übrigens: Kevin Magnussen war der 106. Pilot, der eine Pole-Position in der Königsklasse herausfuhr.



MOTORSPORT IMAGES

Russell fuhr seinen ersten Sieg und maximale Punkte ein

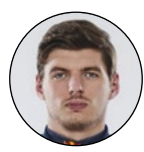
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,95
Hamilton fuhr ein tolles Rennen, aber er fand in seinem Teamkollegen zwei Mal den Meister. Im Sprint und im Hauptrennen. Seine Aufholjagd nach der Kollision mit Verstappen zeigte seine Klasse. Der Champion hat wieder Blut geleckt.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 10/10 – Ø 8,33
Ein fast perfektes Wochenende mit Sieg im Sprint und im Hauptrennen. Sehenswert, wie er Hamiltons Schlussattacke abwehrte und Verstappen im Sprint niederkämpfte. Nur der Ausflug ins Kiesbett am Freitag passte nicht ins Bild.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 9,14
Gegen Untersteuern und hohen Reifenabbau kann auch ein Verstappen nichts ausrichten. An der Kollision mit Hamilton traf ihn etwas mehr Schuld als seinen Unfallgegner. Trotzdem kämpfte der Champion um Platz 6 wie um den Sieg.



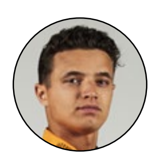
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 7,71
Dem Mexikaner klebt das Pech an den Fersen. Am Freitag hing er hinter Leclerc auf Intermediates fest. Am Samstag endete die Aufholjagd hinter Verstappen. Und im Rennen kostete ihn der falsche Reifen im Finale ein Podium.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 8,62
Noch ein Pechvogel. Die Intermediates am Freitag waren nicht Leclercs Wahl. Für den Crash in der ersten Runde war Norris verantwortlich. Unglaublich, dass der Ferrari nach dem Aufprall noch fahrbar war. Leclerc erkämpfte sich Platz 4.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,76
Sainz wird immer besser. Der fünfte Platz am Freitag war zwar eine kleine Enttäuschung, doch schon im Sprint rehabilitierte sich der Spanier mit Rang 2. Die Motorstrafe warf ihn fünf Plätze zurück. Trotzdem reichte es noch zum Podium.



Lando Norris - McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,81
Die Lebensmittelvergiftung, die Norris schwächte, entschuldigte vieles, aber nicht alles. Der Crash mit Leclerc geht auf seine Kappe. Danach war der McLaren flügellahm. Norris: „Ich hoffe, ein Schaden erklärt den schwachen Speed."



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 03/10 – Ø 5,76
Es geht auf und ab bei Ricciardo. Der guten Leistung in Mexiko folgte ein weiterer Tiefschlag. Ricciardo flog im Q2 raus. Acht Zehntel langsamer als Norris. Den Crash mit Magnussen in der Startrunde muss sich der Australier selbst ankreiden.



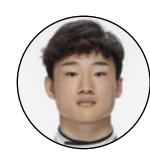
Fernando Alonso - Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,29
Normalerweise bekommt man für eine Aufholjagd von Startplatz 17 auf Rang 5 die Note 10. Wäre da nicht ein unnötiger Zusammenstoß mit Ocon im Sprint. Er kostete Alpine Punkte. Alonso verlor ein Mal kurz den Überblick und seine Ruhe.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,38
Während Alonso mit einer aggressiven Dreistopp-Strategie ins Rennen ging, fuhr Ocon konservativ mit zwei Reifenwechseln. Und er zeigte Teamgeist, als er Alonso im Finale passieren ließ. Der Spanier hatte die frischeren Reifen.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 6,81
Vom zehnten Startplatz aus durfte Gasly auf Punkte hoffen. Auf den Soft-Reifen verteidigte der Franzose seinen Platz, doch mit den Medium-Reifen ging der Speed verloren. Eine Fünfsekunden-Strafe warf Gasly von Platz 12 auf Rang 14.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 03/10 – Ø 5,81
Tsunoda hielt seinen Alpha Tauri auf der Straße, verschwand aber komplett in der Versenkung. Platz 19 am Freitag, Platz 16 am Samstag und Platz 17 am Sonntag. Auch ein kompletter Setup-Wechsel half dem Japaner nicht auf die Sprünge.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 7,00
Das hätte Punkte verdient gehabt. Im Sprint drängte ihn Stroll ins Gras ab. Das kostete einen möglichen achten Platz. Im Rennen fuhr Vettel 64 Runden lang in den Top 10. Das Safety Car kam zur falschen Zeit. Vettel hatte Medium-Reifen am Auto.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,48
Der sechste Platz 10 in dieser Saison hätte eigentlich eine bessere Note gerechtfertigt. Die verspielte Stroll durch ein gefährliches Manöver im Sprint. Er zwang Teamkollege Vettel bei 300 km/h auf den Grünstreifen.



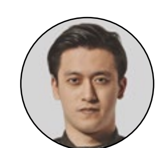
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 3,95
Wenigstens wurde Latifi nicht Letzter. Tsunoda war noch langsamer. Doch eine Glanzleistung war das auch nicht. Nach zwei Drehern im Sprint blieb Latifi wenigstens auf der Straße. Mit repariertem Unterboden fühlte sich das Auto besser an.



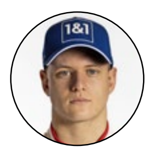
Alex Albon - Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,00
Das Highlight war der elfte Startplatz am Freitag. Ein Defekt warf Albon im Sprint aus dem Rennen. Am Sonntag wäre Albon weiter vorne gelandet, hätte das Safety Car seinen Gegnern nicht einen Gratis-Boxenstopp geschenkt.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 7,05
Endlich zeigte Bottas mal wieder gute Form. Nach dem Ausscheiden im Q1 am Freitag ging es nur noch aufwärts. Platz 14 im Sprint, Rang 9 im Rennen. Das Safety Car kostete drei Plätze. Verstappen, Alonso und Ocon gingen noch vorbei.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,43
Der Chinese fuhr ein solides und unauffälliges Rennen. Turbo-Probleme kosteten Rundenzeit. Frühe Boxenstopps zahlten sich nicht aus. So wurde der letzte Stint zu lang. Der beste Teil des Wochenendes war Rang 13 im Sprint.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,48
Das tut weh. Mick stand am Freitag auf dem letzten, der Teamkollege auf dem ersten Startplatz. Mit einer starken Leistung im Sprint verbesserte sich Schumacher um acht Plätze. Doch am Sonntag stimmte der Speed nur auf den Soft-Reifen.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 6,67
Das sind die Geschichten, die nur der Sport schreibt. Underdog Magnussen fuhr am Freitag auf die Pole-Position und holte im Sprint nach einer überlegten Fahrt einen Punkt. Das Hauptrennen war nach drei Kilometern vorbei. Ohne seine Schuld.

AUS DEM FAHRERLAGER

DER UNVERWÜSTLICHE
Rubens Barrichello kann das Rennfahren nicht lassen. Die brasilianische StockCar-Meisterschaft führt der elffache GP-Sieger ein Rennen vor Schluss an. Jetzt nimmt Barrichello auch noch am Kart-Weltfinale in Portimão teil. „Ich habe mich mit drei Siegen in der nordamerikanischen Meisterschaft dafür qualifiziert", grinst der 50-jährige Brasilianer. Seine Gegner dort könnten seine Söhne sein.

KRANK BEIM SPRINT
Lando Norris lag am Donnerstag vor dem GP Brasilien mit einer Lebensmittelvergiftung im Bett. McLaren alarmierte bereits Nyck de Vries, den Engländer notfalls am Freitag zu vertreten. Was wäre passiert, wenn De Vries das Auto am Freitag für den Sprint qualifiziert hätte, Norris aber am Samstag wieder fit gewesen wäre? Dann hätte Norris im Sprint von hinten starten müssen.

BOYKOTT AUFGEHOBEN
Red Bull hatte der Sky-Sendergruppe in Mexiko alle Interviews verweigert. Das Team war sauer, weil Reporter immer wieder von einem „geklauten WM-Titel 2021" sprachen. In Brasilien normalisierte sich die Lage. „Wir haben einen Schlussstrich gezogen", erzählte Max Verstappen.

EXTRA-TEST FÜR FREITAG
So kleinlich ist die Formel 1: Aston-Martin-Reservefahrer Felipe Drugovich hat als aktueller Formel-2-Meister mehr als genug Punkte für die Superlizenz. Doch er bekommt sie erst nach dem Formel-2-Finale in Abu Dhabi. Der Brasilianer könnte rein theoretisch noch aus irgendeinem Grund disqualifiziert werden. Damit hätte Drugovich nicht wie geplant das erste Freitagstraining für Aston Martin in Abu Dhabi fahren können. Zum Glück hatte sich das Team rechtzeitig mit den FIA-Anwälten ausgetauscht. Um die Berechtigung für das Freitagstraining zu bekommen, musste Drugovich vorher 300 Kilometer in einem 2021er Aston Martin in Silverstone abspulen.



ASTON MARTIN

Drugovich: Fahrstunde im Aston

DAS PERFEKTE GESCHENK
Kevin Magnussen raste auf die Pole-Position. Für Teambesitzer Gene Haas war es das perfekte Geschenk. Der US-Amerikaner feierte am Wochenende seinen 70. Geburtstag. Am Ehrentag von Gene Haas rettete Magnussen im Sprint wenigstens einen Zähler.

ZWEI RESERVEFAHRER
Aston Martin hat mit Felipe Drugovich und Stoffel Vandoorne gleich zwei Reservefahrer nominiert. Das Team will die Anwesenheitspflicht bei 24 Rennen nicht einem Fahrer allein zumuten. Vandoorne fährt nebenher noch in der Formel E, und Drugovich verhandelt gerade mit Teams aus der IMSA und IndyCar, um einige Rennen in diesen Serien zu bestreiten, damit er Fahrpraxis bekommt.

KEIN GLÜCK IN VEGAS
Die Formel 1 absolvierte zwischen dem GP Mexiko und Brasilien eine Show-Veranstaltung in Las Vegas. Sergio Pérez war dabei: „Das Rennen wird 2023 das größte Sportevent der Welt." Nur eine Sache missfiel dem Red-Bull-Fahrer bei seinem Besuch in der Zockerstadt: „Im Casino wollte es leider nicht für mich hinhauen."



POWERS IMAGERY

Pérez: Vegas-Besuch mit Verlusten

KOMMENTAR

Manchmal wird der eigene Erfolg zum Problem. Diese Erfahrung macht gerade die Formel 1. Volle Tribünen bedeutet volle Hotelzimmer, ausgebuchte Mietwagen und überteuerte Flüge. Die hohe Nachfrage treibt die Preise nach oben. Früher war der Formel-1-Tross selbst der Preistreiber. Viele Teams waren bereit, den dreifachen Preis für ein Hotelzimmer zu bezahlen, nur um ihre Leute unterzubringen. Das wiederum befeuerte die Gier der Hotelbetreiber. Seit die Formel 1 boomt, kommt ein neues Problem dazu. Das Geschäft mit VIP-Tickets brummt. Die Formel 1 bietet nicht mehr nur Paddock-Club-Tickets an. Man kann sie upgraden mit Fahrerlagerbesuchen, einem Parc-fermé-Platz bei der Podium-Prozedur oder heißen Runden in einem McLaren oder Aston Martin an der Seite eines Rennprofis.



POWERS IMAGERY

Formel-1-Fans müssen bei der Vegas-Premiere tief in die Tasche greifen

Obwohl man dafür bis zu 9000 Euro berappen muss, werden der Formel 1 die Spezialtickets aus den Händen gerissen. Und diese Kunden sind auch bereit, jeden Hotelpreis zu bezahlen, der aufgerufen wird. Das trifft jetzt auch die Teams. Die Preise gehen noch einmal durch die Decke. In Las Vegas ist unter 3000 Euro für sechs Nächte nichts mehr zu haben. Selbst wenn man als Frühbucher glaubt, ein Schnäppchen gemacht zu haben, kann es passieren, vom Hotel kurzfristig rausgeschmissen zu werden, weil es Leute gibt, die deutlich mehr bezahlen. Alfa-Sportdirektor Beat Zehnder kalkuliert für 2023 fast mit den doppelten Kosten, was Hotels und Flüge angeht. Selbst schuld, werden Sie sagen, was kümmern uns die Teams? Die haben genug Geld, um sich das leisten zu können. Nimmt die Formel 1 mehr ein, klingelt auch bei den Teams die Kasse. Doch was sagt der normale Fan? Für den werden die Hotelpreise unerschwinglich. Und jetzt ziehen auch die Ticketpreise an. In Las Vegas gibt es das billigste Dreitages-Ticket für 500 Dollar. Das wird den Sport mittelfristig Zuschauer kosten. Vor allem, weil die wegen der Inflation weniger Geld in der Tasche haben. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist die Formel 1 für den Fan zu teuer? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Suche nach dem Fe

In der zweiten Saisonhälfte fuhr Red Bull die Konkurrenz an die Wand. Ferrari verlor den Anschluss, und Mercedes begann spät mit seiner Aufholjagd. Wer Red Bull 2023 schlagen will, muss zuerst seine Fehler erkennen und abstellen.

Von: **Michael Schmidt**

Bis zur Sommerpause versprach diese Formel-1-Saison ein enges Titelrennen zwischen Red Bull und Ferrari und eine Aufholjagd von Mercedes, die aus diesem Duell früher oder später einen Dreikampf machen würde. Die Hoffnung war trügerisch. In der zweiten Saisonhälfte machte Max Verstappen aus der WM eine Einmann-Show. Seine Überlegenheit erinnerte an die goldenen Jahre von Michael Schumacher im Ferrari, Sebastian Vettel im Red Bull und Lewis Hamilton im Mercedes.

Das führt zu der Frage, ob Red Bull besser oder seine Gegner schlechter geworden sind. Die Wahrheit liegt in der Mitte. Red Bulls größter Fortschritt kam nicht aus einem Aerodynamik-Upgrade, sondern aus dem Gewichtsverlust. Der RB18 speckte



Red Bull hat die meiste Zeit auf Ferrari durch Abspecken des Autos gewonnen. Weniger Gewicht verbessert auch die Balance und den Reifenverschleiß.

im Verlauf der Saison 15 Kilogramm ab und liegt jetzt auf dem Niveau von Ferrari. „Unser Auto war zu Saisonbeginn zehn Kilogramm leichter. Wir haben also relativ zu Red Bull dreieinhalb Zehntel verloren", gibt Ferrari-Teamchef Mattia Binotto zu.

Der Ferrari F1-75 produziert selbst nach Einschätzung von Red Bull mehr Abtrieb als jedes andere Auto im Feld. Doch je näher Red Bull rückte, weil das Auto Gewicht verlor, desto mehr trieb Ferrari das Topspeed-Defizit zu seinem Gegner um. Auf der Suche nach effizientem Anpressdruck über den Unterboden gingen die Ferrari-Techniker einen Schritt zu weit. Binotto hatte



Bei Mercedes platzte erst im vorletzten Saisonrennen der Knoten. Red Bull half beim Silberpfeil-Doppelsieg mit eigenen Fehlern nach

WILHELM

schnell den Unterboden im Verdacht, den Ferrari in Paul Ricard präsentierte. Das veränderte Strömungsbild unter dem Auto lieferte zwar mehr Abtrieb, doch der war nicht immer stabil. Das führte zu einer heiklen Fahrzeugbalance und damit höherem Reifenverschleiß.

In die Ecke gedrängt

Die strengeren Regeln zur Biegsamkeit des Unterbodens und zur Abnutzung der Schutzplanke haben Ferrari weiter in die Enge getrieben. Je nach Rennstrecke musste die Bodenfreiheit hochgesetzt werden, was wiederum die Fahrwerksabstimmung einschränkte. So wurde aus einem gutmütigen Auto eine Diva, die nur noch in einem kleinen Fenster funktionierte und im Rennen ihre Reifen fraß. Dazu kam ein Motorproblem, das Ferrari dazu zwang, die Laufzeiten zu verkürzen und mehr Motoren in den Pool zu schleusen. Die Ventilseuche ist jetzt behoben.

Gleichzeitig schaffte es Red Bull, den zunächst so unberechenbaren RB18 in einen Allrounder zu verwandeln und das hartnäckige Untersteuern auszuradieren. Technikchef Adrian Newey gibt zu: „Wir haben uns Ferrari als Vorbild genommen. Unser Auto war speziell im ersten Teil der Saison sehr schwer abzustimmen. Teilweise passiert uns das immer noch. Wir haben unser kleines Arbeitsfenster als Schwäche erkannt und speziell daran gearbeitet."

Kleines Mercedes-Fenster

Mercedes überraschte die Konkurrenz mit einem spektakulären Konzept, das aber nicht hielt, was die Optik und der Windkanal versprachen. Der W13 funktionierte nur in einem winzigen Arbeitsfenster. Das konnte man in der Praxis aber nicht fahren, weil bei minimaler Fahrzeughöhe das Bouncing so schlimm wurde, dass die Fahrer die Straße kaum erkennen konnten. Es dauerte sechs Rennen, bis die Ingenieure die Schaukelei im Griff hatten. „Unsere Saison begann erst in Barcelona", bedauert Teamchef Toto Wolff.

Den Rückstand holte Mercedes nie ganz auf. Trotz des Sieges in Brasilien. In São Paulo half Red Bull mit Fehlern und einem falschen Setup nach. Gegen zu viel Untersteuern ist auch Max Verstappen machtlos. Die Mercedes-Ingenieure erkannten erst dann die Schwachstellen des Fahrzeugs, als das Bouncing verschwunden war. Auf den meisten Strecken musste das Auto mit mehr Bodenfreiheit gefahren werden als gewünscht. Damit stieg der Luftwiderstand, und die Fahrer konnten ihrem Silberpfeil nur zu selten trauen. Lewis Hamilton spricht von einer „Wundertüte", die in Brasilien zum ersten Mal berechenbar war.

Um das Abstimmungskorsett des W13 zu erweitern, hätte es eine neue Hinterachse und eine andere Aerodynamikphilosophie zu mehr stabilem Anpressdruck gebraucht. Der Kostendeckel verbot eine Korrektur in diesem Jahr. Für die Ingenieure ging es deshalb nicht nur darum, verlorene Rundenzeit zurückzugewinnen. Sie mussten ihren Werkzeugen erst einmal wieder trauen können. „Wir haben jetzt eine gute Theorie, warum das Auto macht, was es macht, und was wir tun müssen, damit uns das nächstes Jahr nicht wieder passiert", atmet Technikchef Mike Elliott auf. Wolff kündigt an, dass der Nachfolger des W13 eine neue DNA haben, aber nicht radikal anders aussehen wird.

Während Mercedes bis zuletzt Entwicklungsarbeit betrieb, um den Fehler zu finden, hat Ferrari sein 2022er Programm früher als jeder andere eingestellt und sich nach der Sommerpause auf das nächstjährige Auto konzentriert. „Wir haben unsere Baustellen identifiziert und werden sie aufräumen", verspricht Binotto. Max Verstappen glaubt, dass er nächstes Jahr wieder mehr Gegenwind bekommt: „Die Regeln sind so restriktiv, dass wir weniger Spielraum nach oben haben als andere. Und die Windkanalstrafe wird uns treffen." ■



WILHELM

Ferrari schrieb die Saison früh ab, um sich auf 2023 zu konzentrieren



MOTORSPORT IMAGES

Adrian Newey verpasste dem Red Bull ein breiteres Setup-Fenster



WILHELM

Die Mercedes-Ingenieure kündigten für den W14 eine veränderte DNA an

Formel 1

Teamwechsler frei

Die Formel-1-Saison 2023 beginnt mit dem Reifentest in Abu Dhabi. Zwei Tage nach dem Finale sitzt Alonso im Aston Martin, Gasly im Alpine, Piastri im McLaren und De Vries im Alpha Tauri.

Von: **Michael Schmidt**

Selten war der Reifentest nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi so interessant wie diesmal. Am Dienstag nach dem letzten Rennen sitzen vier Fahrer schon in ihren neuen Cockpits. Dazu bekommen zehn Rookies in aktuellen Autos einen Vorgeschmack darauf, was sie später vielleicht einmal erwartet. Alpine hat Fernando Alonso und Oscar Piastri die Freigabe erteilt, Alpha Tauri gibt Pierre Gasly frei, und Mercedes leiht Nyck de Vries aus.

Damit fährt Alonso im Aston Martin, Piastri im McLaren, Gasly im Alpine und De Vries im Alpha Tauri. Piastri übernimmt bei McLaren den Rookie-Part, De Vries den bei Alpha Tauri. So können die Stammpiloten Lando Norris und Yuki Tsunoda parallel dazu die 2023er Pirelli-Reifen testen. Im zweiten Aston Martin sitzt Felipe Drugovich, im zweiten Alpine Jack Doohan. Wenn Haas den Vertrag mit Nico Hülkenberg bis Donnerstag vor dem GP Abu Dhabi finalisiert, dann feiert der Rheinländer beim Pirelli-Test Premiere im US-Ferrari. Der Rookie ist Pietro Fittipaldi. ■



XPB

Alonso darf sich schon in Abu Dhabi den grünen Aston-Overall anziehen

Formel 1

Nur Audi im Boot

Die Motorenhersteller sollten sich bis zum 15. Oktober für die WM 2026 einschreiben. Doch nur Audi leistete fristgerecht seine Unterschrift. Die anderen fordern Änderungen im Reglement.

Von: **Michael Schmidt**

Am 15. Oktober war Stichtag. Motorenhersteller, die ab 2026 an der Formel-1-WM unter dem neuen Reglement teilnehmen wollen, sollten bis dahin Farbe bekennen. Doch bis zur Frist schrieb sich nur Audi ein. Ferrari, Mercedes, Renault und RB Powertrains weigerten sich und erstritten sich so eine Fristverlängerung bis zum 15. November. Die etablierten Hersteller waren mit verschiedenen Punkten im Reglement nicht zufrieden. Es ging auch ums Geld.

Die FIA will die Einschreibegebühr anheben. Auf 850 000 Euro im ersten Jahr und eine Million danach. Der Weltverband nennt den Preisanstieg eine Entschädigung für die Überwachung des Kostendeckels, der ab 2026 auf 130 Millionen Dollar festgesetzt ist. Außerdem hätte die alte Frist der FIA noch zwei Wochen lang die Möglichkeit geboten, die Regeln nach der Einschreibung zu ändern. Ein wunder Punkt ist auch der Preis für Kundenmotoren. Die FIA will ihn weiter wie bisher bei 15 Millionen Euro festschreiben. Die Hersteller fordern eine Anhebung auf 20 Millionen Euro. Tenor: „Das ist immer noch nicht kostendeckend." Auch der Status von RB Powertrains als 90-prozentiger Neuling ist noch ein Thema, vor allem, wenn Honda wieder auf den Zug aufspringen sollte. Gerüchteweise ist zu hören, dass Motorenhersteller genau wie Teams an den Formel-1-Einnahmen beteiligt werden wollen. Da werden sie bei Liberty wohl auf Granit beißen. ■



CHRIS PAUL DESIGN

Neuling Audi hat sich fristgerecht eingeschrieben. Die anderen pokern noch

NACHRICHTEN

SCHUMI BEI MERCEDES?

Haas will vor dem GP Abu Dhabi seinen zweiten Fahrer bekannt geben. Alles spricht für Nico Hülkenberg. Mick Schumachers Hoffnungen, bei Williams unterzukommen, hängen davon ab, ob Logan Sargeant genug Punkte für die Superlizenz sammelt. Da das wahrscheinlich eintritt, muss sich Schumacher um ein Reservefahrer-Ticket kümmern. Mercedes hat ihm ein Angebot gemacht. Damit könnte er im Notfall auch bei Williams oder McLaren als Ersatz einspringen.

GASLY AUF DER KIPPE

Pierre Gasly darf sich keine Fehler oder Undiszipliniertheiten mehr leisten. Der Alpha-Tauri-Pilot hat bereits zehn Strafpunkte. Bei zwölf Punkten muss er ein Rennen pausieren. Wenn er bis zum Finale sauber bleibt, wird ihn das Damoklesschwert noch bis zum 22. Mai 2023 verfolgen. Erst dann verliert er wieder zwei Punkte. Alpine könnte das ausbaden, was Gasly bei Alpha Tauri verbrochen hat.

VESTI TESTET MERCEDES

Mercedes-Junior Frederik Vesti bekommt ein vorzeitiges Weihnachtsgeschenk. Der 20-jährige Däne darf nach seiner ersten Formel-2-Saison in Abu Dhabi neben den Stars Lewis Hamilton und George Russell einen Tag lang den zweiten Mercedes testen.

FITTIPALDI BEI RED BULL

Enzo Fittipaldi wurde in den Red-Bull-Fahrerkader aufgenommen. Der 21-jährige Brasilianer soll mit Unterstützung von Red Bull 2023 seine zweite volle Formel-2-Saison fahren. Das Team steht noch nicht fest.

RICCIARDO ZURÜCK

Daniel Ricciardo wird 2023 keine Rennen fahren. Der Australier kehrt aber wahrscheinlich zu Red Bull zurück – als Reservefahrer und Marketing-Repräsentant.

TOYOTA

Goliath schlägt David

Buemi, Hartley und Hirakawa holten den fünften Fahrertitel für das Toyota Gazoo Racing Team

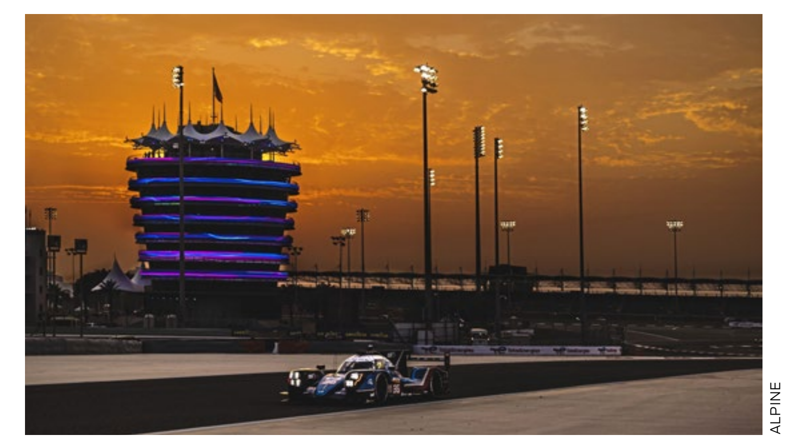
Das Duell im WM-Finale zwischen dem kleinen Privatteam Alpine und dem Hypercar-Giganten gab es nur nach der Papierform: Die Gegner gingen zwar punktgleich ins Rennen, doch bereits nach wenigen Stunden war klar, dass die Toyota-Crew Brendon Hartley, Sébastien Buemi und Ryo Hirakawa das Titelduell in dominanter Manier gewinnen würde.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Seit fünf Jahren dominiert Toyota die Topklasse in der Sportwagen-WM, und auch beim Finale in Bahrain gab es kein Sommermärchen für den Außenseiter Alpine, trotz Punktegleichstand: Das Toyota-Trio mit der Startnummer 7, José María López, Kamui Kobayashi und Mike Conway, holte den letzten Sieg in der Saison 2022. Den Teamkollegen Sébastien Buemi, Brendon Hartley und Ryo Hirakawa reichte ein zweiter Platz, um den fünften Doppeltitel für Toyota (Hersteller- und Fahrerwertung) perfekt zu machen.

Alpine verlor mit Platz 3 für André Negrão, Matthieu Vaxivière und Nicolas Lapierre den Titelkampf. Auch die kleine Hoffnung, dass der Formanstieg von Hypercar-Neuzugang Peugeot die Hackordnung im Feld durcheinanderwirbeln könnte, erfüllte sich beim 8h-Rennen in Bahrain nicht: Zwar markierte Jean-Éric Vergne im Peugeot 9X8 mit der Startnummer 93 die schnellste Rennrunde (1.49,709 min), doch sein Auto parkte bereits nach sechs Rennstunden mit Getriebeschaden. Auch der zweite Peugeot von Loïc Duval, Gustavo Menezes und Nico Müller kämpfte mit zahlreichen elektrischen Nickligkeiten, spielte an der Spitze keine Rolle und belegte am Ende nur Platz 4.

Die Titelambitionen für Alpine hatten sich bereits nach zwei Rennstunden mehr oder weniger erledigt: Erstens verlor das Privatteam mit dem alten Rebellion-LMP1 aufgrund der geringeren Reichweite bei der zweiten Full Course Yellow weit über eine Minute, da die Toyota in der Gelbphase stoppen konnten, während Alpine unter Grün nachtankte.



ALPINE

Vize-Weltmeister: Alpine hatte in Bahrain gegen Toyota keine echte Chance

Zweitens türmten sich bei Alpine mehrere Nachteile übereinander: „Wir waren zu langsam im Verkehr, da hatte Toyota dank des besseren Topspeeds deutliche Vorteile“, sagte Nicolas Lapierre. „Dazu hatten wir einen Nachteil bei der Reichweite und beim Grundspeed. Wir konnten so nicht um den Titel kämpfen, obwohl wir eigentlich ein problemloses und fehlerfreies Rennen absolviert haben.“ Bereits bei Halbzeit hatte Alpine eine Runde Rückstand – damit war das Titelduell vorentschieden.

Toyota setzte auf Kontrolle

Vor dem Rennen hatte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon der Konkurrenz noch Rosen gestreut: „Viele Leute sagen, wir gewinnen den Titel ohne Gegenwehr, aber das stimmt einfach nicht. Alpine war über die Saison ein starker Gegner, und wir gehen punktgleich ins Finale. Wenn wir einen

Fehler machen, verlieren wir womöglich sogar den WM-Titel!“

Das Problem ist nur, dass Toyota halt selten Fehler macht. Dazu haben sie in zehn Jahren Sportwagen-WM zu viel Erfahrung gesammelt. Und die spielte man im Rennen aus: Zwar führten die späteren Weltmeister das Rennen zu Beginn an, doch nachdem sich der Staub nach drei Stunden gelegt hatte, switchten Hartley, Buemi und Hirakawa in den Sicherheits-Modus um, während die Teamkollegen vorne etwas forscher zur Sache gingen.

Bis ins Ziel bauten López, Conway und Kobayashi ihre Führung auf die neuen Weltmeister auf 45 Sekunden aus, was auch damit zu tun hatte, dass die Nummer 8 bei den kühleren Bedingungen am Abend und in der Nacht leicht an Performance einbüßte.

Viel Lob für Ryo Hirakawa

Mike Conway konnte Brendon Hartley in Runde 95 passieren und sich sofort um ein paar Sekunden lösen, doch die Entscheidung um den Sieg fiel im folgenden Doppelstint, als Kamui Kobayashi, der Toyota-Fahrer und -Teamchef in Personalunion, seinem weniger erfahrenen Teamkollegen und Landsmann Ryo Hirakawa fast 40 Sekunden einschenkte. Trotz dieser eher verhaltenen Vorstellung war Hirakawa ganz fraglos die Entdeckung der Saison 2022: Der Toyota-Neuzugang fabrizierte so gut wie keine Fehler, er war beim Debüt in Le Mans schnell und zuverlässig und verblüffte das Establishment in seinem ersten Jahr mit Abgebrühtheit und Speed.

> „Es ist nicht so einfach, sich in ein Hypercar zu setzen und auf Anhieb vorne an der Spitze mitzugeigen – aber genau das hat Ryo Hirakawa geschafft.“
>
> Toyota-Pilot Sébastien Buemi

„Ich denke, dass sich Ryo in diesem Jahr eine besondere Anerkennung und Erwähnung verdient hat“, sagte Weltmeister und Teamkollege Brendon Hartley. „Er hatte eher wenig Langstreckenerfahrung, und er kannte die WM-Rennstrecken nicht. Wir waren alle überrascht, wie gut er sich dann geschlagen hat, wie umsichtig er fuhr, wie schnell er war. Aber besonders in Le Mans zeigte er ein absolut famoses Debüt.“

Buemi schloss sich dem Urteil von Hartley an: „Es ist nicht so einfach, sich in ein Hypercar zu setzen und auf Anhieb vorne an der Spitze mitzugeigen, aber das ist im Prinzip genau das, was Ryo in diesem Jahr geschafft hat – eine tolle Leistung!“ Der Youngster gab die Komplimente umgehend zurück: „Ohne die selbstlose Hilfe all meiner Toyota-Teamkollegen hätte ich nicht so performen können, wie ich es getan habe. Trotzdem hatte ich keine hohen Erwartungen an mein erstes Jahr in der Sportwagen-WM – und jetzt bin ich Weltmeister und habe auf Anhieb in Le Mans gewonnen. Das ist schon irre“, so der 28-jährige Japaner nach dem Rennen.

Die Teamkollegen von Hirakawa, Sébastien Buemi und Brendon Hartley, krönten sich in Bahrain übrigens als die ersten Dreifachweltmeister in der neuen Ära der Langstrecken-WM, Hartley ist sogar der erste Pilot in der jüngeren Geschichte, der WM-Titel mit zwei Herstellern – Toyota und Porsche – in der Topklasse der WEC gewinnen konnte.

Peugeot mit Problemen

Das Peugeot-Werksteam bestritt in Bahrain sein drittes WM-Rennen. Bereits in den Trainingssitzungen ließen die Franzose mit Bestzeiten aufhorchen, im Qualifying lieferte man Toyota einen Kampf um die Pole-Position. „Ich glaube, es ist ersichtlich, dass wir uns kontinuierlich und von Rennen zu Rennen steigern“, hielt Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot fest. Im Rennen setzte sich der Trend leider nicht fort: Die Elektronik der 9X8 musste mehrfach im Rennen rebootet werden, die #93 schied mit Getriebeschaden aus, das zweite Fahrzeug landete nach mehreren außerplanmäßigen Boxenstopps mit sechs Runden Rückstand auf Platz 4.

„Die ersten zwei Stints waren bei beiden Autos okay und entsprachen unserer Vorstellung“, so Technikchef Olivier Jansonnie. „Wir haben jetzt viele Tests geplant und werden ein Technik-Update für 2023 bringen.“ ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SECHSTER WM-LAUF IN SAKHIR (BAHRAIN)

Länge der Strecke: 5,412 Kilometer; **Renndistanz:** 245 Runden = 1325,940 km; **Pole-Position: LMH:** Brendon Hartley, Toyota (#8) 1.46,800 min; **LMP2:** Norman Nato, Realteam-Oreca (#41) 1.50,330 min; **GTE-Pro:** Gianmaria Bruni, Porsche 911 (#91) 1.56,143 min; **Schnellste Rennrunden: LMH:** Jean-Éric Vergne, Peugeot (#93), 1.49,709 min; **LMP2:** Robin Frijns, WRT-Oreca (#31), 1.51,732 min; **GTE-Pro:** James Calado, Ferrari 488 GT3 Evo (#51), 1.57.993 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	8:00.40,920 h
2.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota GR010 Hybrid	+45,471 sec
3.	LMH	#36	Negrão/Vaxivière/Lapierre	Alpine A480-Gibson	+2 Runden
4.	LMH	#94	Duval/Menezes/Müller	Peugeot 9X8	+6 Runden
5.	LMP2	#31	Gelael/Frijns/Rast	WRT-Oreca 07	+8 Runden
6.	LMP2	#23	Jarvis/Lynn/Pierson	United Autosports-Oreca 07	+8 Runden
7.	LMP2	#38	Gonzales/Da Costa/Stevens	Jota-Oreca 07	+9 Runden
8.	LMP2	#9	Kubica/Deletraz/Colombo	Prema Orlen Team-Oreca 07	+9 Runden
9.	LMP2	#41	Andrade/Habsburg/Nato	Realteam by WRT-Oreca 07	+9 Runden
10.	LMP2	#22	Albuquerque/Hanson/Owen	United Autosports-Oreca 07	+9 Runden
11.	LMP2	#28	Rasmussen/Jones/Aberdein	Jota-Oreca 07	+9 Runden
12.	LMP2	#1	Wadoux/Chatin/Milesi	Richard Mille Racing-Oreca 07	+10 Runden
13.	LMP2	#10	Bourdais/Cullen/Van der Zande	Vector Sport-Oreca 07	+10 Runden
14.	LMP2	#83	Nielsen/Perrodo/Rovera	AF Corse-Oreca 07	+10 Runden
15.	LMP2	#35	Lahaye/Lahaye/Heriau	Ultimate-Oreca 07	+10 Runden
16.	LMP2	#45	Allen/Binder/Thomas	Algarve Pro Racing-Oreca 07	+10 Runden
17.	GTE-Pro	#52	Molina/Fuoco	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+14 Runden
18.	GTE-Pro	#64	Tandy/Milner	Chevrolet Corvette C8.R	+15 Runden
19.	GTE-Pro	#92	Estre/Christensen	Porsche GT Team-911 RSR - 19	+15 Runden
20.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Porsche GT Team-911 RSR - 19	+15 Runden
21.	GTE-Pro	#51	Pier Guidi/Calado	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+18 Runden
22.	LMP2	#44	Beche/Bradley/Konopka	ARC Bratislava-Oreca 07	+18 Runden
23.	GTE-Am	#46	Cairoli/Leutwiler/Pedersen	Team Project 1-Porsche 911 RSR -19	+19 Runden
24.	GTE-Am	#56	Barnicoat/Jeannette/Hyett	Team Project 1-Porsche 911 RSR -19	+19 Runden
25.	GTE-Am	#85	Bovy/Frey/Gatting	Iron Dames-Ferrari 488 GTE Evo	+19 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCARS

1.	Sébastien Buemi	149 Punkte
1.	Brendon Hartley	149
1.	Ryo Hirakawa	149
2.	Nicolas Lapierre	144
2.	André Negrão	144
2.	Matthieu Vaxivière	144

HERSTELLER HYPERCARS

1.	Toyota Gazoo Racing	186 Punkte
2.	Alpine Elf Team	144
3.	Scuderia Glickenhaus	70

FAHRER GTE-PRO

1.	James Calado	135 Punkte
1.	Alessandro Pier Guidi	135
2.	Kévin Estre	132
2.	Michael Christensen	132
3.	Antonio Fuoco	131
3.	Miguel Molina	131
4.	Gianmaria Bruni	125

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	269 Punkte
2.	Porsche	257
3.	Corvette	102

Im 5. Gang zum Titel



James Calado und Alessandro Pier Guidi holten die Fahrer-WM für Ferrari – trotz Getriebedefekt

MOTORSPORT IMAGES

Beim Finale der Sportwagen-WM in Bahrain wurde Ferrari seiner Favoritenrolle gerecht: Antonio Fuoco und Miguel Molina holten beim letzten Start der GTE-Pro-Klasse den Sieg, James Calado und Alessandro Pier Guidi wurden Fahrerweltmeister, Ferrari gewann die Marken-WM. Aber ein bisschen Drama musste schon sein: Die Weltmeister zitterten sich mit einem üblen Getriebeproblem zum WM-Titel.

Von: **Marcus Schurig**

James Calado musste erst mal durchschnaufen. Der Brite hatte den WM-Titel nach seinem letzten Stint schon abgeschrieben und entstieg seinem Ferrari 488 GTE anderthalb Stunden vor Schluss mit Tränen in den Augen. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir so noch 90 Minuten fahren können", jaulte Calado im TV-Interview.

Was war passiert? Calado und Pier Guidi lagen nach fünfeinhalb Stunden souverän mit 20 Sekunden in Front und waren auf dem sicheren Weg zum Klassensieg und WM-Titel. Nach wenigen Minuten im Stint hörte Calado mechanische Geräusche beim Hoch- und Runterschalten, betroffen war der vierte Gang. Der Brite wurde immer langsamer, erst drei oder vier Sekunden pro Runde, am Ende fehlten zwölf Sekunden pro Runde. Aus einem Vorsprung von knapp 20 Sekunden wurde bis zum vorletzten Stopp ein Rückstand von 83 Sekunden. „Ich war mir zu 95 Prozent sicher, dass der WM-Titel weg ist", erklärte James Calado nach dem Rennen.

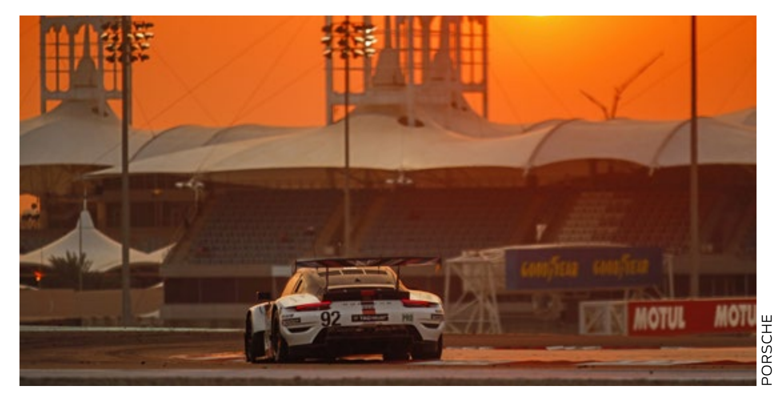
„Ein ziemlicher Eiertanz"

Als Alessandro Pier Guidi in Runde 184 den waidwunden Ferrari übernahm, waren noch fast 90 Minuten zu fahren. Zwar hätte Klassenrang 5 zum Titel gereicht, weil WM-Gegner Porsche an der Spitze keine Rolle spielte, doch Gefahr drohte von hinten: Hätte das führende Auto aus der GTE-Am-Klasse den Ferrari überholt, wäre der Titeltraum zerplatzt. „Wir hatten zu dem Zeitpunkt einen Vorsprung von über drei Runden auf die GTE-Am-Wagen", so GT-Technikchef Ferdinando Cannizzo, „was bedeutete, dass wir nicht langsamer als 2.14 Minuten pro Runde fahren durften."

> „Ich konnte mir nicht vorstellen, dass wir mit dem Problem noch 90 Minuten fahren können. Daher war ich mir sicher, dass der WM-Titel weg ist."
>
> Ferrari-Pilot James Calado

Doch zunächst schien es so, als würde der Ferrari schon weit vor dem Zielstrich kollabieren: Pier Guidi rapportierte Öltemperaturen von über 130 Grad. „Wahrscheinlich haben die Metallspäne die Kühler zugesetzt", vermutet Cannizzo. Pier Guidi notierte nach wenigen Runden, dass die Temperatur auf den Geraden zwar sank, die metallischen Geräusche aber immer lauter wurden. Also stellte er die Schaltarbeit komplett ein und nutzte nur noch den fünften Gang – die Temperaturen gingen allmählich zurück, ebenso wie die Rundenzeiten. Der Italiener schoss sich auf die neuen Bedingungen ein, seine Zeiten pendelten sich bei 2.08 Minuten ein. Das war zwar neun Sekunden langsamer als an der Spitze, aber auch fünf Sekunden schneller als nötig, um den Abstand zu den GTE-Am-Wagen zu verteidigen.

„Das erste Problem war, das Auto ohne Motorbremse zu verzögern, das zweite Problem, dass ich allen anderen Autos im Weg stand", so Pier Guidi. „Ich fuhr mehrmals neben die Strecke, um die Kollegen nicht aufzuhalten, aber dann erhielt ich prompt



PORSCHE

Die Porsche-Piloten Estre und Christensen verpassten den Titel um 3 Punkte



FERRARI

Feierlaune: Ferrari holte in Bahrain den Sieg, dazu Fahrer- und Herstellertitel



PORSCHE

Das deutsche Project1-Team holte in Bahrain den Doppelsieg in der GTE Am

eine Warnung wegen Track Limits – das war alles ein ziemlicher Eiertanz!“

Am Kommandostand war man sich nicht sicher, ob das Auto halten würde: „Wir hatten in der Box alles vorbereitet, um die Getriebe-Innereien zu tauschen“, so Cannizzo. „Die letzten 20 Minuten haben sich im Cockpit endlos hingezogen, es war hart“, so Pier Guidi. Am Ende ging die Sache für Ferrari gut aus: Die Teamkollegen Molina und Fuoco, die auf eine aggressive Strategie angesetzt waren, holten den Sieg, Pier Guidi und Calado reichte der fünfte Rang zum WM-Titel.

Andere BoP-Lage als 2021?

Kein Titelgewinn ohne eine BoP-Schleife: War Ferrari bevorteilt? Oder Porsche benachteiligt? Da gehen die Meinungen stark auseinander. Ferrari bekam nach dem Doppelsieg in Fuji für Bahrain eine BoP-Penalty von circa 12 PS. „Damit haben wir Peak Performance für das Qualifying eingebüßt, und deshalb mussten wir alles darauf setzen, unsere traditionelle Stärke bei der Reifennutzung und beim Reifenverschleiß auszuspielen“, erklärte Cannizzo die Strategie.

„Am Ende der Stints waren die Ferrari stärker als wir“, hielt Porsche-Pilot Kévin Estre schon während des Rennens fest. Nach den BoP-Zwistigkeiten von 2021 hatten einige Porschianer immer noch den Eindruck, dass Ferrari so eine Art Puffer gehabt habe, der die außergewöhnliche gute Konstanz über die Stints hinweg mit erklären könnte.

Es gibt auch Gegenargumente: Zwischen den beiden GT-Klassen GTE Am und GTE Pro gibt es einen definierten BoP-Offset, ansonsten sind die Autos und auch die Reifen identisch. In der GTE Am holte Porsche in Bahrain einen Doppelsieg gegen Ferrari – dank perfekter Reifenstrategie. Dazu konnte Porsche beim Speed phasenweise mit Ferrari mithalten wie im ersten Renndrittel, was eher nicht auf ein BoP-Thema hindeutet.

Porsche fehlte beim letzten Einsatz des 911 RSR-19 in der GTE-Pro-Klasse neben Konstanz und Reifennutzung auch die notwendige Portion Glück. Bei der ersten Full Course Yellow zogen Estre und Teamkollege Michael Christensen, die mit elf Punkten Rückstand ins Finale gegangen waren, eine Niete: Sie waren bereits an der Box, als die FCY kam; der in der WM führende Ferrari und die Werks-Corvette von Nick Tandy und Tommy Milner kamen unter Gelb zum Stopp.

Statt Platz 2 und 3 hatten die Elfer bei der Rennfreigabe in Runde 37 somit 36 und 42 Sekunden Rückstand auf die WM-Leader, später verlor der Top-Elfer mit der Nummer 92 noch mal Zeit bei einer weiteren FCY-Phase. Da hätte es viel Glück und eine echte Safety-Car-Phase gebraucht, um den Malus wieder wettzumachen.

Porsche-GT-Einsatzleiter Alex Stehlig formulierte das Fazit offen: „Unter dem Strich waren wir zu langsam, zudem hatten die Konkurrenten mehr Glück mit den Gelbphasen. Ob uns wegen der Reifen oder aufgrund der BoP-Einstufungen Tempo fehlte, müssen wir analysieren.“

Den größten Turnaround in Bahrain legte Corvette hin: Wegen eines kleineren Restriktors waren die Amis im Training nirgendwo; im Rennen rettete Nick Tandy die Ehre, nachdem er wie Ferrari vom Glück bei einer FCY profitierte. Im Finale musste er den Elfer von Richard Lietz in Schach halten, was ihm trotz alter Reifen und des Zwangs zum Spritsparen gelang.

WEC: GT-Werksklasse ade

Das deutsche Project1-Team rettete in Bahrain die Ehre von Porsche. Das Team aus Lohne setzte sich im letzten Renndrittel dank perfekter Luftdruckanpassung mit zwei Fahrzeugen vom Feld ab. Nicolas Leutwiler, Mikkel Pedersen und Matteo Cairoli holten mit der Startnummer 46 den Klassensieg vor dem Schwesterauto mit der Nummer 56 – übrigens vor dem bestplatzierten Ferrari des Frauen-Teams Iron Dames. Platz 4 reichte den Aston-Martin-Kutschern Ben Keating und Marco Sørensen zum GTE-Am-Titelgewinn.

Bahrain war zwar das letzte Rennen für die GTE-Pro-Klasse, nicht aber für die GTE-Wagen: Im nächsten Jahr startet nur noch die GTE-Am-Klasse, bevor 2024 der Wechsel auf das GT3-Format erfolgt. „Das waren tolle und radikale GT-Rennwagen – ich bin wie alle Kollegen sehr traurig, dass diese Ära jetzt endet“, sagte Weltmeister James Calado. ■

NACHRICHTEN

FERRARI: REIFENVORTEIL?
Beim Schwanengesang der GTE-Pro-Klasse in Bahrain waren die BoP-Diskussionen weniger hitzig als 2021. Aus Ferrari-Sicht war die Reifennutzung und die Konstanz der Schlüssel zum Erfolg. „Beim Saisonstart in Sebring waren wir wegen der BoP nirgendwo, in Spa konnten wir dank guter Strategie siegen, obwohl wir viel zu langsam waren“, sagte GT-Technikchef Ferdinando Cannizzo. Die Italiener brauchten Zeit, um sich auf die neuen GTE-Reifen für 2022 einzuschießen, parallel brachten die BoP-Anpassungen ab Le Mans Ferrari zurück ins Spiel. „Die Faktoren BoP und Reifen haben sich positiv ergänzt“, so Cannizzo. „In Le Mans und Monza hatten wir beide Autos auf dem Podest, in Fuji holten wir einen Doppelsieg – dabei spielte die Reifennutzung die entscheidende Rolle.“

TANDY: BACK TO PORSCHE
Nick Tandy bestritt beim WM-Finale in Bahrain seine letzten Runden bei Corvette Racing. Der Brite kehrt 2023 wieder zu Porsche zurück, wo seine Karriere als Werksfahrer einst begonnen hatte. Tandy und LMDh-Entwicklungsfahrer Frédéric Makowiecki wurden von Porsche am Montag nach Bahrain als die letzten zwei Stammpiloten für die LMDh-Programme in der IMSA-Serie und der WEC bestätigt.

963: SPÄTE KUNDENAUTOS
Die Porsche-LMDh-Kundenteams werden sich bis zum April gedulden müssen, bevor sie ihre neuen 963-Rennwagen in Empfang nehmen können. Die entscheidende Frage lautet: wann im April? Wenn Jota und Proton Competition ihre Fahrzeuge nicht vor dem Rennen in Spa Ende April erhalten, können sie auch nicht in Le Mans starten. „In dem Fall fahren wir wahrscheinlich nur in Monza und Bahrain“, so Proton-Teamchef Christian Ried, der auch für die IMSA-Serie im nächsten Jahr nur mit einem Rumpfprogramm plant.

Sportwagen-WM (WEC): Erste Details des neuen BoP-Konzepts für die gemeinsame Topklasse

Die BoP-Pläne der WEC

Es scheint, als hätten sich ACO, FIA und die Hersteller auf ein neues BoP-System für die kombinierte Topklasse aus Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA) geeinigt. Toyota hatte neue Vorschläge auf den Tisch gelegt, die bisher in acht Meetings diskutiert wurden. Angeblich steht das BoP-Konzept für 2023 seit dem 3. November.

Von: **M. Schurig, A. Cotton, T. Villemant**



XYNAMIC

Die WEC muss 2023 LMDh-Auto wie den Acura gegen die Hypercars balancen

Die Gespräche verliefen sehr gut und kooperativ", sagte ein ACO-Insider. Zum Leidwesen der Journalisten mussten alle Beteiligten eine Geheimhaltungserklärung bis zur Ratifizierung beim FIA-Weltrat Anfang Dezember unterzeichnen. Aber das hat uns natürlich nicht abgehalten. Was wissen wir? ACO und FIA haben ein neues BoP-Team unter Leitung von Nicolas Auberg gegründet, dem zwei Spezialisten für Motoren und drei Aero-Experten angehören. Die Basis für die BoP kommt neben Simulationen über eine neu strukturierte Datenanalyse: Die WM-Rennstrecken werden dazu in jeweils ein Kilometer lange Sektoren aufgeteilt und analysiert. Eine Quelle deutet an, dass die Sektorgrenzen geheim sind, um die Hersteller im Ungewissen zu belassen, damit sie ihre Fahr- und Rennstrategien nicht an die BoP-Sektoren anpassen können.

Für den Saisonbeginn in Sebring soll es eine Grundeinstufung für alle LMH- und LMDh-Fahrzeuge geben. Einige Quellen sagen, dass diese Basiseinstufung erst nach Le Mans wieder geändert werden soll, andere deuten an, es solle eine BoP-Überprüfung nach dem zweiten Lauf in Portimão erfolgen. In der Diskussion befindet sich offenbar auch die Bildung von Rennstrecken-Familien, die viele Gemeinsamkeiten teilen, etwa so wie es auch der GT-Promoter SRO macht. Das würde einen Mix aus proaktiver BoP (vorausschauend auf das nächste Rennen) und reaktiver BoP, also bezogen auf das letzte Rennen auf einer ähnlichen Strecke mit ähnlicher Charakteristik, ermöglichen.

Offenbar haben sich die Hersteller darauf verständigt, einen externen Berater hinzuzuziehen. Dem Vernehmen nach handelt es sich um die Firma AVL, die auch die BoP-Arbeit für die DTM erledigt. Noch offen scheint das Thema Strafen zu sein: Hersteller wie Porsche pushen für einen klaren und harten Strafenkatalog, wenn Wettbewerber gezielt Performance verschleiern. Harte Strafen werden in Serien wie GTWC, IGTC oder IMSA häufiger genutzt, um die Kreativität der Ingenieure in Zaum zu halten. Die WEC hat es bisher aber immer nur bei Worten der Ermahnung belassen. ■

Sportwagen-WM (WEC): Was passiert mit der GT3-Technikspezifikation für die WEC?

GT3-Paket nicht vom Tisch

Ursprünglich hatten der WM-Promoter und die FIA geplant, bei der Einführung der GT3-Klasse ab 2024 einen aufwendigen Bauteil-Kit vorzuschreiben. Das traf auf die geschlossene Ablehnung aller GT3-Hersteller. Beim WM-Finale Bahrain sickerte durch, dass ACO und FIA ihre Pläne noch nicht vollständig aufgegeben haben.

Von: **Marcus Schurig**

Im Juli hatten die Techniker des WM-Promoters ACO einen Plan vorgelegt, welche Technik-Änderungen bei der Einführung der GT3-Klasse auf WEC-Ebene vorgeschrieben werden sollen. Dieser WEC-Kit sah zahlreiche Performance-relevante Neuerungen zum Beispiel bei der Aerodynamik vor. Die GT3-Hersteller kalkulierten, dass die Entwicklung eines solchen WM-Sonderbaustands über zwei Millionen Euro kosten würde. Auf WM-Ebene wird jeder Hersteller aber maximal zwei Autos einsetzen können, der Kit-Preis sollte dazu auf 80 oder 50 000 Euro begrenzt sein. Selbst wenn die Hersteller in Le Mans zusätzliche GT3-Autos an den Start bringen würden, wäre eine Refinanzierung der Kosten nicht möglich.

Damit war der große Body-Kit vom Tisch, doch laut ACO- und FIA-Insidern ist der Spuk noch nicht vorüber: Angeblich will der ACO den Einsatz eines kleineren Kits als Kann-Bestimmung ins Reglement aufnehmen. Dazu will man das Performance-Fenster für die GT3-Autos so anpassen, dass sie schneller sind als in anderen GT3-Serien, was das Aufsetzen einer neuen Grund-BoP erfordert. Dazu plant der ACO, die Verwendung von Drehmoment-Messwellen zwingend vorzuschreiben und eine eigene Software-Schnittstelle zu etablieren, um den BoP-Prozess zu optimieren. Last, but not least sollen aus Nachhaltigkeitsgründen Reifen mit längeren Laufzeiten vorgeschrieben werden.

Der Applaus für die kolportierten Pläne hielt sich im WM-Fahrerlager in engen Grenzen: Nahezu alle Hersteller plädieren für eine simple Übernahme des aktuellen GT3-Reglements, um keine neue Kosteneskalation im GT3-Sport heraufzubeschwören. ■



SRO

Der ACO will für die GT3-Autos in der WEC Änderungen vorschreiben

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Neue Regeln und Trends für die Reifen in der Topklasse

Heizdecken-Verbot ab 2023

Mit Ausnahme von Peugeot verwenden ab 2023 alle Hersteller in den neuen Topklassen Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA) die gleichen Reifendimensionen. Trotzdem wird es Unterschiede zwischen IMSA und WEC geben. Die Sportwagen-WM will ab 2023 die Reifenheizdecken verbieten.

Von: **Marcus Schurig**

Sechs der sieben Hersteller in der neuen gemeinsamen Topklasse fahren 2023 mit den sogenannten US-Größen, die vorne 290 und hinten 340 mm messen. Ausrüster Michelin hat bisher drei Versionen entwickelt (Soft, Medium, Hard), deren Spezifikation Mitte November eingefroren wird, um die Produktion starten zu können. Die Regeln in IMSA und WEC unterscheiden sich aber vermutlich: In der IMSA-Serie stehen pro Rennen und je nach Strecke nur zwei Mischungen parat, wobei Michelin auswählt, welcher Reifen zum Einsatz kommt. Nur in Daytona haben die Teams wegen der manchmal niedrigen Temperaturen die Wahl zwischen zwei Mischungen. Reifenheizdecken sind in der IMSA verboten, die WEC will für 2023 jetzt nachziehen. Nach den bisherigen Plänen erhalten die WEC-Teams aber zwei Mischungen (in Le Mans drei) zur Auswahl, das heißt die Teams haben im Rennen die Wahl. Hinter verschlossenen Türen hat der ACO die Frage aufgeworfen, ob nicht auch hier das IMSA-System übernommen werden könnte, denn weniger Mischungen sorgen für mehr Klarheit bei der BoP-Analyse. Michelin ist dagegen und verweist auf die größere Unterschiedlichkeit der WEC-Strecken, außerdem sei die Wahl der Reifenmischungen ein strategisches Element, das die Rennen in der WM interessanter mache. „Im Moment ist das nur eine Diskussion, aber noch kein Plan“, so ein Michelin-Ingenieur.

Anders ist die Lage bei Peugeot, die weiter mit den ursprünglichen WEC-Größen (310 mm vorne / hinten) antreten. Das hat Vor- und Nachteile: Da der Reifen nur für einen Hersteller gemacht wird, passt er eventuell optimaler zum Fahrzeug. Die zweite Spezifikation teilen sich dafür mehr Hersteller, somit hat man mehr Daten, mehr Entwicklungsgeschwindigkeit und außerdem mehr Sicherheit bei der BoP-Einstufung. ■



MOTORSPORT-IMAGES

Wie geht es mit dem schwarzen Gold in der neuen Topklasse weiter?

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC: NEUE LMP2-MEISTER

Dem Jota-Trio Roberto Gonzales, António Félix da Costa und Will Stevens reichte beim WM-Finale in Bahrain ein dritter Platz, um die Fahrermeisterschaft unter Dach und Fach zu bringen. Um den letzten LMP2-Sieg der Saison balgten sich andere: Zu Rennbeginn konnte United Autosports-Pilot Filipe Albuquerque das Feld um 17 Sekunden distanzieren. Später im Rennen konnte WRT-Pilot René Rast die Führung übernehmen und deutlich ausbauen: „Unser Auto war heute auf einem anderen Niveau als das restliche Feld, wir hatten so gut wie keine Einbußen bei der Haftung über den Stint.“ Rast holte zusammen mit Sean Gelael und Robin Frijns den Sieg, der zweite United Autosports-Wagen (Lynn/Jarvis/Pierson) belegte Platz 2.

WEC: KATAR-LAUF KOMMT

Wie an dieser Stelle schon mal vermeldet, bestreitet die Sportwagen-WM ab 2024 ein Rennen in Losail (Katar). Der Deal soll im Rahmen der Fußball-WM am 12. Dezember offiziell bestätigt werden. Entgegen vieler Annahmen stellt Katar aber offenbar nicht das Finale, sondern den Saisonstart. Das wirft natürlich die Frage auf, was mit Sebring passiert, wo die WEC seit Jahren im Rahmenprogramm der IMSA ihren Saisonauftakt bestreitet. In Amerika kursieren Gerüchte, wonach die WEC ab 2024 nicht mehr in Sebring antritt. Stattdessen plant man angeblich ein eigenes Rennen, unabhängig von IMSA – und zwar in Atlanta …

WALKENHORST: GT MASTERS

Walkenhorst Motorsport wird in der kommenden Saison im ADAC GT Masters am Start sein. Das Team kündigte an, mit zwei GT3-Autos teilzunehmen. Man legte sich noch nicht auf den Hersteller fest. Bisher war Walkenhorst mit BMW unterwegs. Auch JP Motorsport hat sich bereits zum ADAC GT Masters bekannt und wird 2023 mit McLaren an den Start gehen.

KOLLES: VANWALL-TEST

Teamchef Colin Kolles treibt die Entwicklung seines Prototypen für die Hypercar-Klasse weiter voran, obwohl der WM-Ausrichter ACO eine Nennung unter dem Namen des alten britischen F1-Teams Vanwall bisher abgelehnt hat. Das Team spulte bei zwei Tests in Aragón und Paul Ricard (Bild) über 1300 Kilometer ab.



S. BOGNER

WEC BAHRAIN: ROOKIE-TEST

Am Sonntag nach dem WM-Finale veranstaltet die WEC traditionell einen Rookie-Test, bei dem junge (und manchmal nicht so junge) Nachwuchspiloten eine Testchance erhalten. Bei Toyota durfte die Französin Lilou Wadoux das neue WM-Auto ausführen und schlug sich sehr ordentlich. Bei Peugeot glänzte vor allem der erst 19-jährige LMP2-Pilot Malthe Jacobsen, der in der abgelaufenen ELMS-Saison sechs Pole-Positions herausfahren konnte. „Der hat wirklich was drauf“, lobte ein Peugeot-Werksfahrer. Bei den Franzosen erhielt auch der deutsch-österreichische Formel-E-Pilot Maximilian Günther eine Testchance.

24H QUALI: NEUES FORMAT?

Offenbar denkt man für das 24h-Qualirennen auf der Nürburgring-Nordschleife 2023 über eine Änderung nach. Statt wie bisher zwei Mal ein Rennen über jeweils drei Stunden zu fahren, könnte es in Zukunft ein Rennen über zwei und eines über vier Stunden geben.

Späte Revanche



Es hätten die großen Toyota-Festspiele in Toyota-City werden sollen, aber bei der ersten Rallye Japan nach zwölf Jahren Pause feierte Hyundai einen prestigeträchtigen und irgendwie auch politischen Doppelsieg.

Von: **Markus Stier**

Es geht gar nicht so sehr ums Sportliche. Klar, ist Hyundai von Toyota in dieser Saison ziemlich abgeduscht worden, aber in Alzenau weiß man auch, dass man sich mit der 2019 abgenickten Alleinherrschaft von Teamchef Andrea Adamo und seinem turbulenten Abgang vor einem Jahr und den daraus resultierenden Problemen schon vor Saisonbeginn selbst in den Regen gestellt hat. Und auch wenn das Jahr wie ein japanisch-finnischer Durchmarsch aussieht, Hyundai hat von 13 Rallyes fünf gewonnen, mehr als je zuvor in einer einzelnen Saison.

Dass der koreanisch-deutschen Allianz aus Alzenau zum Jahresabschluss ein solcher Coup gelang, ist auch eine politische Genugtuung. Das Verhältnis zwischen Japan und Korea ist seit zwei Weltkriegen angespannt. Die Allmachtsfantasien des Tenno und seiner Führungs-Clique sowie die Herrenmenschen-Attitüde im alten Kaiserreich, die der der Nazis nur wenig nachstand, haben zu schweren Kriegsverbrechen geführt. Anders als das besiegte Deutschland hat Japan nie einen Kniefall vor den einstigen Gegnern vollzogen, von China bis Korea wartet man bis heute auf eine offizielle Entschuldigung für die Gräueltaten, und auf dem Festland ballen sie jedes Jahr die Fäuste in den Taschen, wenn hochrangige japanische Politiker im Yasukuni-Schrein der Toten der großen Kriege und ihrer vermeintlich großen Krieger gedenken, unter den verehrten Helden sind auch verurteilte Kriegsverbrecher.

Krieg und Handelskrieg

Das Verhältnis zwischen Japan und Korea blieb nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges frostig, nicht zuletzt wegen des Streits um Reparationen. Ein Urteil des obersten koreanischen Gerichts zur Entschädigung von koreanischen Zwangsarbeitern sorgte 2018 für einen Aufschrei in Japan, wo man es längst satt hat, sich die ständigen Schuldzuweisungen des Nachbarn anzuhören. Beide Nationen führen einen Handelskrieg.

!

Eine Rallye Japan gab es in der Weltmeisterschaft bereits von 2004 bis 2010, damals allerdings auf Schotter ausgetragen. Die 2022er-Ausgabe war die siebte.

Nach 13 Jahren Pause nimmt Hyundai, der viertgrößte Autohersteller der Welt, den Kampf im Land des größten Autokonzerns wieder auf. Als Japan 2019 in den Kalender aufgenommen wurde, um Toyota einen Stein in den Garten zu werfen, zuckte man in Seoul nur missmutig die



MCKLEIN

Thierry Neuville lieferte sich mit Elfyn Evans ein Sekunden-Duell, bis sich der Waliser einen Plattfuß einfing

Welche Wohltat, auf den Pisten Japans war von den Querelen im Kommandozentrum nichts zu spüren. Ausnahmsweise konnte man auch das frühe Drama um Dani Sordo als Kuriosität abhandeln, der schon am Donnerstag Benzindämpfe im Auto erschnüffelte und dessen i20 sich am Freitag schon auf der ersten Morgenprüfung den eigenen Hintern anzündete. Der Löscher war schnell geleert, ein Zweiter drei Minuten später war ein Tropfen auf den heißen Stein. Ein Spritleck verursachte wohl den Brand und nicht das Lithium-Ionen-Paket auf der Hinterachse. Die abschließende Beweisführung gestaltete sich schwierig, das Auto brannte bis auf die Grundmauern nieder.

Fast wie daheim

Dass bei Hyundai trotzdem kein Feuer unters Dach kam, liegt an einem bestens aufgelegten Thierry Neuville, der sich auf den rutschigen Asphalt-Pisten mit reichlich herbstlicher Laubauflage ein wenig wie in der Ardennen-Heimat gefühlt haben mag und gar nicht lange brauchte, um sich auf den für alle neuen Bedingungen ein brauchbares Setup zu basteln. Neuville biss sich an den Toyotas fest, doch schon zur ersten Mittagsrast hatte er deutlich weniger zu kauen, denn zwei Gegner waren schon kalt gestellt.

Der ewig nörgelnde Ott Tänak fand auch diesmal wieder Grund zur Klage: Ein kleines Antriebsproblem am Freitag, ein wie so ▷

Schultern. Und so ist es mehr als nur Sport, als Hyundai-Motorsport-Präsident Sean Kim das Kinn gen Himmel reckt, um im Land der aufgehenden Sonne der eigenen Hymne zu lauschen.

Die dritte Dimension in der Geschichte ist die menschliche. Welche Last hat dieser Julien Moncet auf seinen Schultern tragen müssen, während die eigenen Fahrer versuchten, ihm Knüppel zwischen die Beine zu werfen? Den Posten des Teamleiters sollte er kommissarisch für maximal zwei Rallyes bekleiden, es wurden 13. Mehr als einmal knurrte der eigentlich immer freundliche Franzose grimmig: „Wir sind nicht so schlecht, wie wir gemacht werden.“ Und so stellte er sich trotzig und mit Genugtuung vors Mikrofon und sprach von der erfolgreichsten Saison der Marke, zumindest an Siegen.



MCKLEIN

Das asiatische Derby zwischen Japan und Südkorea ging klar an die Auswärtsmannschaft



KUHN

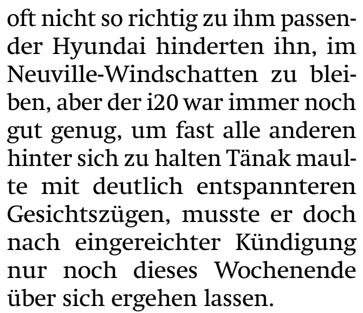
Craig Breen zertrümmerte zum Abschied noch einen Puma



MCKLEIN



Elfyn Evans: Der Mangel an Regenreifen wog schwerer als der Plattfuß



oft nicht so richtig zu ihm passender Hyundai hinderten ihn, im Neuville-Windschatten zu bleiben, aber der i20 war immer noch gut genug, um fast alle anderen hinter sich zu halten Tänak maulte mit deutlich entspannteren Gesichtszügen, musste er doch nach eingereichter Kündigung nur noch dieses Wochenende über sich ergehen lassen.

Kalle Rovanperä war bis Samstagmorgen bei der Musik, als der Yaris in einer engen Linkskurve nicht folgen wollte. Mit angeknackster Vorderradaufhängung schleppte sich der Finne über zwei weitere Prüfungen und fiel aus den Punkterängen. Als am Sonntag Regen auf dem Programm stand, probte er schon auf harten Trockengummis ein mögliches Worst-Case-Szenario für die kommende Rallye Monte Carlo.

Reifen waren bei Toyota das ganz große Thema. Obwohl die Wetter-Auguren schon zum Wochenendbeginn schweren Regen für den Sonntagmorgen voraussagten, herrschte im Team von Jari-Matti Latvala großes Rätselraten. „Unser Wettermann schwitzt jetzt ganz schön“, unkte Sébastien Ogier nach der ersten von fünf finalen Prüfungen, die ebenso wie die zweite und dritte knochentrocken war. Das entsprach noch der teaminternen Prognose, die allenfalls Nieselregen auf dem Radar hatte. Folgerichtig hatten Ogier und Elfyn Evans auf Rang zwei jeweils drei harte und drei weiche Trockenreifen an Bord, und damit war ihr Schicksal besiegelt.

Ogier haderte schon am ersten Morgen, dass er unverschuldet jede Siegchance verloren hatte, als ihn ein Plattfuß über zweieinhalb Minuten kostete. Fünf Bestzeiten zeigen, zu was der Spanien-Sieger in der Lage gewesen wäre. Es schien, als würde endlich Evans Stunde schlagen. Der Waliser hat eine seltsame Saison hinter sich. Drei Nullnummern stehen zu Buche, aber vier Mal war er Zweiter. Erstmals seit seinem Wechsel zu Toyota Ende 2019 gelang ihm kein Sieg. Wie pflegte der große Fußball-Philosoph Andreas Brehme zu sagen: Haste Scheiße am Fuß, haste Scheiße am Fuß. Auch Evans kassierte einen Reifenschaden und verlor beim Wechsel 1:40 Minuten, gerade am Sonntagmorgen, gerade zu dem Zeitpunkt, an dem er den dürren Vorsprung des führenden Neuville auf 0,6 Sekunden marginalisiert hatte.

Beschissener Job

Demoralisiert rodelte Evans nur noch herum und endete noch hinter Ogier auf Rang 5. Den Kollegen Brehme müssen wir jetzt nicht noch einmal zitieren. Dessen Fäkalvokabular wollte Sébastien Ogier aber in nichts nachstehen. Ohne Not, aber offenbar unter großem Bedürfnis, vermeldete er eine Prüfung nach Evans Malheur: „Vielleicht können wir eines Tages mal darüber reden, was für einen beschissenen Job Pirelli hier macht. Die machen Dienst nach Vorschrift, und wir haben einen Reifenschaden nach dem anderen. Das ist eine reinste Lotterie.“ Der arme Mads Östberg kassierte vor Jahren unmittelbar nach einem Plattfuß, der ihn die WRC2-Titelchancen kostete, einen Maulkorb in Form einer saftigen Geldstrafe. Beim achtmaligen Weltmeister entschuldigte sich der TV-Kommentator für die rüde Wortwahl, ansonsten hüllten sich alle in Schweigen.

Ähnlich verhielt es sich mit der Veranstaltung. Drei Prüfungen mussten gestrichen werden,



Toyota-Eigengewächs Takamoto Katsuta ist der einzige Japaner, der je aufs WM-Gesamtpodium fuhr – und das nun schon zum dritten Mal.

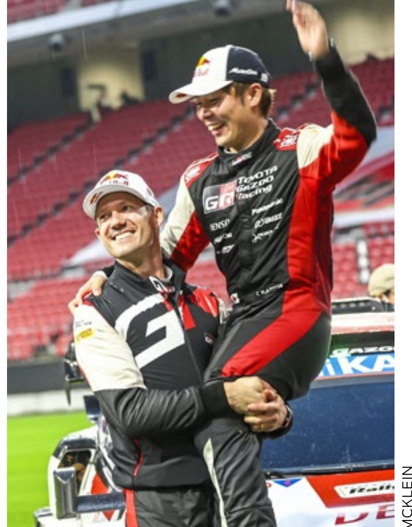

Auf den engen Prüfungen waren Zuschauer kaum zugelassen, die Verbindungsetappen quollen über

MCKLEIN



MCKLEIN

Sag zum Abschied leise Servus: Tänak und Järveoja winken Hyundai Goodbye


MCKLEIN

Von Ogier gefeiert: Katsuta


MCKLEIN

Langeweile ab WP9: Rovanperä

drei weitere wurden unterbrochen. Auf WP4 nutzte ein Einheimischer die Pause, die Craid Breen mit seinem Leitplankeneinschlag fabriziert hatte, um selbst die Strecke zu befahren. Die FIA kündigte eine Untersuchung an, hängte sich aber selbst einen Maulkorb um, um die Gastgeber nicht zu brüskieren. Die Japaner gelten als grandiose Organisatoren, durch zwei coronabedingte Absagen hatten die Organisatoren drei Jahre Zeit zur Vorbereitung.

Die Rallye war ein surreales Ereignis mit menschenleeren Wäldern, dafür aber völlig überfüllten Verbindungsetappen. Nur wenige Zuschauerpunkte erlaubten, die Autos wirklich in Aktion zu sehen. Takamoto Katsuta hatte schon vor dem Start gewarnt: Die Strecken sind sehr, sehr eng. Auf finnischem Schotter sozialisiert, wies der beste japanische Rallyefahrer jeden Heimvorteil weit von sich. Tatsächlich war Katsuta weit von den Topzeiten entfernt, aber er blieb fehlerlos, und die Pannen der Kollegen spülten ihn nach vorn.

Denn bei allem Klagen, auch ohne ungewollte Radentlüftung hätte kein Toyota gewonnen. Alle drei Werks-Yaris waren ohne einen einzigen Regenreifen in den finalen Morgen gegangen. Bei Hyundai und M-Sport hatte man den Regen auf dem Schirm. Craig Breen gewann die Powerstage auf vier Regen-Pneus mit Leichtigkeit, Neuville und Tänak hatten jeweils zwei harte, zwei weiche und zwei profilierte Räder dabei, um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Während Hyundai einen Doppelsieg feierte, rutschten die Toyota-Stars um Minuten ab.

Katsuta hatte auch nur einen Regenreifen an Bord, konnte sich aber angesichts seines Vorsprungs ein gemächlicheres Tempo auf dem Weg zum Podium leisten. Dort stand er dann und lauschte der belgischen und der koreanischen Hymne. Immerhin: Er hatte sich eine japanische Flagge umgehängt. ■

RALLYE JAPAN (10.–13.11.2022)

13. von 13 Läufen, 16 Prüfungen über 240,05 km

1. Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1	2:43.52,3 h
2. Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 Rally1	1.11,1 min
3. Katsuta/Johnston (J/IRL), Toyota Yaris Rally1	2.11,3 min
4. Ogier/Landais (F/F), Toyota Yaris Rally1	2.23,6 min
5. Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris Rally1	4.05,1 min
6. Greensmith/Andersson (S/GB), Ford Puma Rally1	4.07,4 min
7. Munster/Louka (NL/B), Hyundai i20 Rally2	7.50,8 min
8. Suninen/Markkula (FIN/FIN), Hyundai i20 Rally2	8.12,4 min
9. Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN) Skoda Fabia Rally2	8.25,6 min
10. Kovalainen/Kitagawa (FIN/J), Skoda Fabia Rally2	8.59,8 min

Bestzeiten: Ogier 5, Evans 4, Rovanperä 2, Neuville 2, Breen 2, Tänak 1

WM-STAND FAHRER

Kalle Rovanperä	255 Punkte
Ott Tänak	205
Thierry Neuville	193
Elfyn Evans	134
Takamoto Katsuta	122
Sébastien Ogier	97
Craig Breen	84
Dani Sordo	59
Esapekka Lappi	58
Gus Greensmith	44


MCKLEIN

Gullideckel in Toyota-City

WM-STAND MARKEN

Toyota	525 Punkte
Hyundai	457
M-Sport-Ford	257
Toyota II	138

Hatten nur den WM-Titel im Blick: Skoda-Duo Emil Lindholm und Reeta Hämäläinen

Big in Japan

HONZA FRONEK

Platz 3 reicht Emil Lindholm für den WRC2-Weltmeister-Titel. Das wusste auch Grégoire Munster und schnappt sich mit einem fulminanten Schlussspurt seinen ersten WRC2-Sieg. Riesenfreude auch bei Mauro Miele, der das erstmals ausgeschriebene WRC2-Masters gewinnt.

Von: **Reiner Kuhn**

Kontrollierte Offensive ist nicht die Sache des Emil Lindholm. Vom Start weg setzt er sich an die Spitze der in Übersee mit 17 Konkurrenten breit und stark besetzten WRC2 und dominiert fortan das Tempo und die Konkurrenz. Bis zum finalen Sonntag markiert der 26-jährige Finne sieben der 16 möglichen Bestzeiten (drei Prüfungen wurden abgesagt) und geht mit 27,9 Sekunden Vorsprung auf die letzten fünf Prüfungen über knapp 70 Wertungskilometer. Dahinter folgt sein 20 Jahre junger Teamkollege Sami Pajari, 2019 jüngster Junioren-Weltmeister aller Zeiten. Der Landsmann soll als Rückendeckung helfen, für Toksport-Skoda den Team-Titel zu sichern.

Die Sache scheint gelaufen, wäre da nicht der vorhergesagte Regen. Die beiden Skoda-Piloten gehen mit vier harten und zwei Regenreifen in den Schlussspurt. Das mit Respektabstand von etwa einer Minute auf dem dritten und vierten Rang lauernde Hyundai-Duo mit Grégoire Munster und Teemu Suninen entscheidet sich für zwei harte, zwei weiche und zwei Regenreifen – der bessere Kompromiss, zumindest, wenn man noch einmal angreifen will.

Auf den zwei abschließenden und klatschnassen Prüfungen zeigt sich: Wer mit mindestens zwei harten Gummis rumrutscht, steht auf verlorenem Posten. Lindholm und Pajari verlieren auf der vorletzten, 21,59 Kilometer langen WP über eine Minute. Munster dagegen dreht auf und markiert die Bestzeit vor dem ebenfalls mit je zwei weichen und Regen-Pneus bereiften Ex-Grand-Prix-Sieger und frischgebackenem japanischen Rallyemeister, Heikki Kovalainen.

!

Ex-Grand-Prix-Star Heikki Kovalainen zieht zurück nach Europa und denkt über weitere WRC2-Auftritte nach: „Für die Rallye Finnland ist es zu früh, aber ein Asphalt-Lauf wäre eine verlockende Sache.“

Miele geht übers Wasser

Mauro Miele hat als einer der wenigen in seinem Skoda gar vier Regenreifen dabei und sorgt auf der finalen Powerstage für die Sensation. Der 66-jährige Italiener surft hinter M-Sport-Werkspilot Craig Breen im Rally1-Puma zur zweitschnellsten Gesamtzeit und vier Powerstage-Punkten.

Für Miele nur die Kirsche auf der Torte. WRC2-Platz 7 und der dritte Masters-Erfolg reichen, um im Fernduell mit dem fünfmaligen Saisonsieger Armin Kremer mit vier Zählern Vorsprung die erstmals ausgeschriebene WRC2-Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre für sich zu entscheiden. Die von Toshi Arai erhoffte Schützenhilfe für den Mecklenburger entpuppt sich als Strohfeuer. Der erfahrene Lokalmatador hat seinen Citroën schon auf der ersten Prüfung um einen Baum gewickelt. Beide Insassen werden mit Rippenbrüchen ins Krankenhaus eingeliefert.

Auch Lindholms Titel-Widersacher Kajetan Kajetanowicz ist früh raus. Schon auf der zweiten Prüfung wirft der Pole seinen Skoda mit Schwung in einen Hang und muss mit beschädigtem Sicherheitskäfig aufgeben. Lindholm reicht danach Platz 5, aber er schafft es aufs Podium und ist WRC2-Champion. ■



HONZA FRONEK

Erster WRC2-Sieg: Munster



KUHN

Gewinnt das WRC2-Master: Miele

WRC2 / JAPAN

1. Munster / Louka (LUX/B)* Hyundai i20 N Rally2	in 2:51.43,1 h
2. Suninen / Markkula (FIN/FIN) Hyundai i20 N Rally2	+ 21,6 s
3. Lindholm / Hämäläinen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 34,8 s
4. Kovalainen / Kitagawa (FIN/J) Skoda Fabia Rally2	+ 1.09,0 min
5. Pajari / Mälkönen (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 1.10,0 min

* Juniorenwertung

ENDSTAND WRC2 NACH LAUF 13

1. Emil Lindholm (FIN)	116 Punkte
2. Andreas Mikkelsen (N)	109 Punkte
3. Kajetan Kajetanowicz (PL)	104 Punkte
4. Yohan Rossel (F)	98 Punkte

Fahrermarkt 2023

Auch Breen wechselt zu Hyundai

Um umgehend mit den Vorbereitungen zur Rallye Monte Carlo 2023 zu beginnen, geben Hyundai und Toyota noch diese Woche ihre Fahrerriegen bekannt.

Von: **Reiner Kuhn**

In Japan fragte man sich vor allem eines: Wer fährt nächste Saison wo? Während bei M-Sport noch nahezu alles offen ist, wollen Hyundai und Toyota an diesem Freitag ihre künftigen Fahrerriegen bekannt geben.

Dass Esapekka Lappi in sechs Jahren zum vierten Mal das Team wechselt und nach Toyota, Citroën, M-Sport und einem Teilzeitprogramm bei Toyota nun bei Hyundai einen Zweijahresvertrag als Vollzeitfahrer erhält, ist seit vergangener Woche klar. Nun folgt M-Sport-Speerspitze Craig Breen. „Meine Entscheidung steht", so der Ire, der 2023 statt dem Vollzeit-Cockpit im Ford Puma neben Neuville und Lappi nun den dritten Hyundai neben Dani Sordo besetzen soll. Damit wäre neben Andreas Mikkelsen auch Teemu Suninen aus dem Rennen. Beide müssen auf ein bezahltes WRC2-Cockpit hoffen. Denn trotz bester Toyota-Kontakte seines Managers Timo Jouhki, der schon Kankkunen, Mäkinen, Latvala und jetzt Rovanperä vertritt, scheint die Tür bei Toyota nicht nur für den Finnen zu, sondern auch für Kris Meeke, Mads Östberg oder Oliver Solberg.

Offiziell sei noch offen, wer neben den Stammkräften Kalle Rovanperä und Elfyn Evans das dritte Werkscockpit mit Sébastien Ogier teilt. Die interessanteste Variante wäre Pierre-Louis Loubet. Dann würde mit Vincent Landais dessen und Ogiers Copilot alle WM-Läufe bestreiten und sich seine Fahrer abwechseln. Am wahrscheinlichsten ist aber, dass Toyota-Eigengewächs Takamoto Katsuta wie gehabt alle WM-Rallyes bestreitet und dort um Hersteller-Punkte fährt, wo Ogier nicht am Start ist. Das so eingesparte Budget könnte in die Entwicklung des neuen Rally2-Kundensport-Modells fließen. Womöglich hat man auch deshalb erst gar nicht versucht, den wechselwilligen Lappi aufzuhalten. Völlig offen ist dagegen noch die Lage bei M-Sport. ■



MCKLEIN

Flasche leer: Craig Breen hadert mit sich selbst und muss die Reset-Taste finden

AUS DEM SERVICEPARK

KATZENSPRUNG
Nur zwei Flugstunden liegen zwischen der koreanischen Hauptstadt Seoul und Nagoya. Ergo nutzte der für den globalen Motorsport bei Hyundai verantwortliche Til Wartenberg die Gelegenheit, um nach sieben Monaten erstmals wieder einen Rallye-WM-Lauf zu besuchen.

BLICK NACH VORNE
Vor seinem vierten WRC2-Gaststart verriet der 20 Jahre junge Sami Pajari, dass er 2023 neben WRC2-Champion Emil Lindholm ein volles WRC2-Programm bei Toksport im neuen Skoda Fabia RS Rally2 bestreiten wird.

VORGESCHMACK
Kein Geringerer als Konzernchef Akio Toyoda präsentierte erstmals einen Testträger des künftigen GR Yaris Rally2. Bevor Ex-Weltmeister Juha Kankkunen mit dem ab 2024 erhältlichen Kundensportmodell über die Zuschauerprüfung in Okazaki stürmte, fuhr Tommi Mäkinen die 1,4 WP-Kilometer in einem Wasserstoff-betriebenen Yaris.


KUHN

AUSZEIT
Nach dem Saisonfinale folgt für Weltmeister Kalle Rovanperä in Japan eine Woche voll mit PR-Terminen. Statt danach nach Europa zurückzufliegen, hängt der Finne noch zwei Wochen Urlaub in der alten Kaiserstadt Kyoto dran, um dort vom WM-Stress abzuschalten, während sein Beifahrer Jonne Halttunen mit ein paar Kumpels eine Blockhütte in Lappland bezieht.

SEHNSUCHT
Trotz 52 Euro für die Tageskarte besuchten an vier Tagen über 40 000 Besucher den Servicepark rund um das Toyota-Fußballstadion, in dessen Inneren auch die Start- und Zielrampe stand. Der Besuch einer Wertungsprüfung schlug übrigens mit 90 Euro zu Buche. ■ RK


KUHN

KOMMENTAR

KEIN GUTER STIL
Wattebausch-Werfen ist nicht umsonst keine olympische und auch keine professionelle Sportart. Berufssportler brauchen nicht nur im Einsatz, sondern auch daneben starke Nerven, eine hohe Frustrationstoleranz und ein dickes Fell. Dass ein Craig Breen seine Erwartungen und die seines Teams nicht erfüllen konnte und sich mit Malcolm Wilson auseinanderlebte, kommt vor, man sollte sich aber trotz Trennung danach noch in die Augen schauen können. Dass Hyundai Breen abgeworben hat, ist ebenfalls Alltag und nicht der Rede wert. Wie die Truppe aus Alzenau mit dem anderen potenziellen Rückkehrer umgeht, dagegen schon. Es ist völlig in Ordnung, sich im Falle des Andreas Mikkelsen auch bei unterschriftsreifem Vertrag noch anders zu entscheiden, aber dann sollte das Management auch die Größe haben, ihm das persönlich mitzuteilen und zu begründen. Telefonisch plötzlich nicht mehr erreichbar zu sein, ist schwach. Nicht zuletzt, wo die Aktion der entscheidende Karriereknick für den Norweger sein kann. In Korea hält sich im Allgemeinen die Wertschätzung für Mitarbeiter in Grenzen. Die Selbstmordrate im Land ist horrend, nicht zuletzt bei geschassten Angestellten. Auch die deutsche Niederlassung Hyundai Motorsport hat keine gute Reputation. Seit Jahren bemängeln Insider die Hire-and-Fire-Mentalität in Alzenau. Dass Julien Moncet ein ganzes Jahr lang als Interims-Teamchef auf einem Schleudersitz hockt und keine Rückendeckung von oben bekommt, ist kein guter Stil. Das gilt allerdings auch für die Friede-Freude-Eierkuchen-Truppe von Toyota. Es ist schön, dass Loyalität in Japan geschätzt wird. Dass man dem Teilzeit-Piloten Esapekka Lappi einen Flirt mit Hyundai persönlich übelnimmt, weil dem Finnen dort ein Vollzeit-Job winkt, ist dagegen unfair und auch kindisch.



Markus Stier
Redakteur

RED BULL

Ganz vorn war am Ring alles wie immer: Kristoffersson feierte den achten Sieg

Kampf um die Plätze

Wie schon im Vorjahr wurde der deutsche WM-Lauf in den November verschoben. Damals gab es Schneegestöber, diesmal ließ der Wettergott Milde walten und schickte strahlenden Sonnenschein. Weltmeister Johann Kristoffersson hatte ein entspanntes Wochenende, aber im Kampf um die Plätze flogen die Fetzen.

Von: **Sven Kopf**

Ob man in einer Endabrechnung Vierter wird oder vielleicht doch noch den Sprung in die Medaillenränge hinbekommt – das machte für den Tabellendritten Niclas Grönholm (Hyundai) durchaus einen Unterschied, zumal vor ihm ausgerechnet sein Erzrivale Timmy Hansen (Peugeot) lag. Grönholm musste aber den Rückspiegel im Auge behalten, nur zwei Zähler hinter ihm lauerte der zweite Hansen: Kevin Hansen (Peugeot) war festen Willens, zum älteren Bruder aufzuschließen.

René Münnich war anderweitig eingespannt, und so überließ er Europameister Anton Marklund seinen Elektro-Seat. Für den Schweden eine gute Gelegenheit, ein Elektroauto im Echtbetrieb auszuprobieren. „Am Freitag war ich noch zu ängstlich, aber ich genieße es sehr. Ich will unbedingt helfen, das Auto weiterzuentwickeln“, so sein erster Eindruck. Die Angst war rasch gewichen, für ein ungestümes Überholmanöver in der Jokerlap kassierte er im Q2 eine Disqualifikation von der Rennleitung. Die Kommissare hatten alle Hände voll zu tun, bereits in Q1 gab es einen Zwischenfall zu bewerten, an dem Kevin Hansen und Guerlain Chicherit (Lancia) beteiligt waren.

Der Franzose hat endlich seinen Retro-Lancia-Delta fertigbekommen. Der Promoter hatte den Auftritt lange herbeigesehnt, denn aufgrund des übersichtlichen Starterfeldes ist jedes weitere Auto in der Meisterschaft herzlichst willkommen. Tatsächlich setzte Chicherit mit dem außergewöhnlichen E-Renner einen besonderen Farbtupfer im WRX-Finale. „Sie ist sehr leicht zu fahren“, schwärmt Chicherit, der all seinen Autos ein feminines Geschlecht zuschreibt. In Bourget du Lac ist viel Herzblut geflossen. „Über tausend Arbeitsstunden waren es bestimmt“, erklärt er. Viel Zeit zum Testen hatte Chicherit nicht, dennoch lieferte er beeindruckende Drifts auf der schnellen Strecke. Doch im ersten Qualifikationslauf knallte er in die Bande, nachdem Kevin Hansen zum Überholmanöver angesetzt hatte. Die Rennleitung sah



RED BULL

Starkes Finale: Klara Andersson gewann ein Quali-Rennen



RED BULL

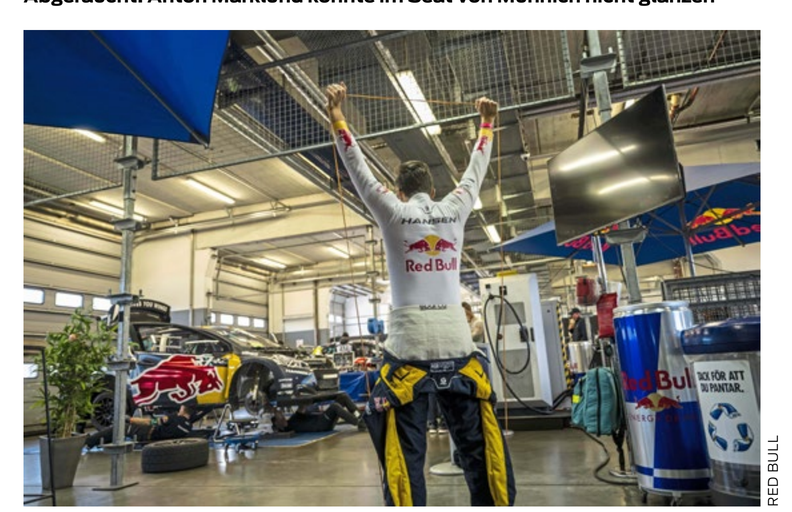
Großer Auftritt: Guerlain Chicherit war im Lancia Delta wild unterwegs


RED BULL

Abgeraucht: Anton Marklund konnte im Seat von Münnich nicht glänzen


RED BULL

Immerhin bester Nicht-Johan: Timmy Hansen ist Vizeweltmeister


RED BULL

Zu früh gefreut: Kevin Hansen wurde disqualifiziert


RED BULL

Niclas Grönholm: WM-Dritter

keine Probleme, denn Chicherit hatte einen Fahrfehler eingeräumt. Nach einem Einschlag von 16g in die Betonmauer beäugte die FIA die Batterie genau, die statt Grün eine blaue Warnleuchte zeigte. Bis spät in die Nacht schraubte das Team. Erst als der Retro-Racer am nächsten Morgen zum Vorstart rollte, war klar, dass er wieder mitmischen würde.

Im schwedischen Sandwich

Nach drei Vorläufen lag Grönholm nur auf Rang 6 und damit noch hinter seiner Teamgefährtin Klara Andersson. Das reichte keinesfalls für Edelmetall in der Endabrechnung, geschweige denn für einen Angriff auf die Vizemeisterschaft. Es wurde schnell klar, dass es für Grönholm nicht mehr darum ging, Timmy Hansen von Rang 2 zu verdrängen, sondern er musste darum kämpfen, dass er nicht doch noch von Kevin Hansen kassiert wurde.

Kristoffersson war wieder einmal unschlagbar, dahinter tobten die Gebrüder Hansen. Kevin klopfte am Sonntag kurz beim Weltmeister an und kassierte eine Verwarnung. Grönholm ist wahrlich vom Pech verfolgt. Er erhielt eine Geldstrafe, weil er mit weniger als der vorgeschriebenen Akkuleistung von 65 Prozent an den Vorstart gerollt war.

Nach den Qualifikationsläufen und den Semifinals war es amtlich: Grönholm war Sechster geblieben und hatte damit keinen Startplatz im Finale erreicht. Mit diesem Ergebnis wäre Kevin Hansen mühelos Dritter geworden, doch es sollte noch einmal sehr spannend werden: Klara Andersson verzichtete zugunsten ihres Teamgefährten Grönholm auf ihren Final-Startplatz, und so stieg Grönholm als Nachrücker auf. Nun musste er nur noch vor Kevin Hansen die Zielflagge passieren, dann hätte er doch noch die Nase vorn. Mit einem ausgezeichneten Start schoss Grönholm hinter Kristoffersson auf Position 2, buchstäblich in der allerletzten Minute hatte er offenbar den Dreh gefunden, um das Blatt zu wenden. Kevin Hansen zog sofort in die Jokerlap und hatte damit freie Fahrt. Grönholm blieb im Windschatten des Weltmeisters und war ebenfalls schnell unterwegs. Als das Führungsduo in der letzten Runde durch die Jokerlap jagte, konnte sich Kevin Hansen einen Wimpernschlag vor Grönholm halten, Rang 2 im Rennen und Platz 3 in der Tabelle erobern – scheinbar.

Die technische Nachuntersuchung an Kevin Hansens Peugeot hatte nämlich ergeben, dass der untere Querlenker nicht dem Regelwerk entsprach. Die Rennleitung disqualifizierte den jüngeren Hansen-Bruder nachträglich für das Finale, und so verdrängte Grönholm den Kontrahenten doch noch aus den Top 3. Ein versöhnlicher Saisonabschluss: Ein Fahrer aus jedem WM-Team liegt in den Medaillenrängen. ■

FINALE

WRX Nürburgring (12./13.11.2022)

1.	Kristoffersson, Volkswagen RX1e
2.	Grönholm, PWR RX1e
3.	T. Hansen, Peugeot 208 RX1e
	Bergström, Volkswagen RX1e
4.	Veiby, Volkswagen RX1e
DSQ:	K. Hansen, Peugeot 208 RX1e

WM ENDSTAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	182 Punkte
2.	Timmy Hansen	136
3.	Niclas Grönholm	130
4.	Ole-Christian Veiby	124
5.	Kevin Hansen	123
6.	Gustav Bergström	107
7.	Klara Andersson	102
8.	René Münnich	78
9.	Anton Marklund	8
10.	Guerlain Chicherit	7

WM ENDSTAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	306 Punkte
2.	Hansen World RX Team	259
3.	Construction Equipment Dealer Team	232

TROPHÉE ANDROS

RÜCKKEHR DES „SCHRECKLICHEN“

Yvan Muller, genannt „Yvan, le Terrible“, zehnfacher Rekord-Champion der Trophée Andros, kehrt in der kommenden Saison aktiv aufs Eis zurück.

Nachdem er bereits in den letzten drei Jahren mit seinem eigenen Team M Racing auf dem spiegelglatten Parkett angetreten war, kündigte er in den letzten Tagen seine Teilnahme als Pilot an. Er kehrt damit sportlich quasi an die Strecken zurück, auf denen er sein außerordentliches Fahrgefühl bei 48 Gesamtsiegen unter Beweis stellte. Zusammen mit seinem Neffen, Yann Ehrlacher, ebenfalls WTCC-Meister, werden zwei Autos eingesetzt. Damit zeichnet sich sportlich eine ganz herausragende Saison an. Denn neben der Eisrenn-Legende haben auch der Ex-Formel-Profi Romain Grosjean und Sebastien Loeb ihre Teilnahme zugesagt. Letzterer wird bei den ersten beiden Läufen zu Beginn des neuen Jahres wegen der Dakar nicht dabei sein. Traditioneller Auftakt zur 34. Auflage ist in Val Thorens, eine Autostunde südöstlich von Albertville. ■ BS


SCHOKE

Eistänzer Yvan Muller



Beim Nachtrennen am Freitag feierten Azcona und Michelisz einen Doppelsieg für Hyundai

Spielend zum Titel

HYUNDAI

Hyundai spielte in Bahrain geradezu mit der Konkurrenz und feierte mit Mikel Azcona sowie Norbert Michelisz zwei Siege. Der Titel für Azcona ist jetzt so gut wie durch, Néstor Girolami (Honda) hat aber rechnerisch noch Chancen.

Von: **Michael Bräutigam**

So offen, wie es sich anhört, so wenig Hoffnungen darf man sich auf ein sportlich spannendes Finale Ende nächster Woche in Jeddah machen. Azcona liegt 60 Punkte vor Girolami, maximal 65 sind an einem Wochenende zu holen. Um sich Konstellationen auszudenken, bei denen der Argentinier am Ende Weltcup-Sieger wäre, müsste man wohl erst ziemlich viele alkoholische Getränke konsumieren. Eine wäre: Girolami holt Quali-Bestzeit und Doppelsieg, Azcona maximal vier Punkte.

Zum Vergleich: Azcona notierte unter Einbezug des Reversed Grid in Lauf 2 in Bahrain ein nahezu perfektes Ergebnis, am Ende standen 56 Punkte fürs ganze Wochenende zu Buche – der Bestwert im ganzen Feld für die laufende WTCR-Saison. Girolamis Bestwert kam in Vallelunga zustande, als er 51 Zähler holte.

Huff streicht die Segel

Man darf also getrost davon ausgehen, dass Mikel Azcona als Meister der fünften Saison und damit als der zumindest vorerst letzte WTCR-Champion in die Annalen eingehen wird. Den Grundstein dazu legte er in Bahrain, wo Hyundai eine radikal andere Strategie verfolgte als im bisherigen Saisonverlauf.

Denn bisher war man beim BRC-Team eher darauf bedacht, im Qualifying den Ball flach zuhalten, um keine Zusatzgewichte einzuladen. Dadurch konnte man im ersten Lauf auf ein paar Platzgewinne hoffen und im Reversed Grid dann groß punkten. Die im Qualifying liegen gelassenen Zähler schlugen da kaum ins Kontor, was man anhand der 35 Punkte Vorsprung sehen konnte, die Azcona bereits mitbrachte.

> „Wir müssen den Abstand verkürzen. Aber das war schwierig, sein Auto ist auf einem anderen Niveau.“
>
> Honda-Pilot Néstor Girolami

Am Persischen Golf aber, der vorletzten Saisonstation, sah man die goldene Chance zur Vorentscheidung. Die Hyundais völlig unbelastet, Girolami im Honda mit 40 kg voll beladen und schwer im Verdacht, dass Bahrain ohnehin kein Honda-Land ist. Dazu kam kurz vorm Wochenende die Info, dass mit Rob Huff der Tabellendritte seine Saison vorzeitig beenden wird.

Der zweifache Saisonsieger gab sich bei der Begründung etwas kryptisch, fest steht aber, dass die Vorstellungen des Briten und des chronisch klammen Zengo-Rennstalls zu weit auseinanderdrifteten, als dass Huff eine weitere Zusammenarbeit für sinnvoll erachtete. Durch die Verkürzung der Saison konnte ihm sowieso niemand mehr den Trophy-Titel nehmen – und in der Fahrerwertung blieb nur noch eine minimale Außenseiterrolle. So hat er zumindest die Chance, die langwierigen Quarantäne-Regeln in Macau einzuhalten, wo er kommendes Wochenende starten wird (siehe Kasten).

Girolami verliert Boden

Langer Rede kurzer Sinn: Hyundai geigte erstmals in diesem Jahr auch im Qualifying groß auf. Azcona und Michelisz mussten teilweise sogar vom Gas gehen, um nicht zu schnell zu sein. Doch trotz eines Gas-Lupfers im letzten Sektor reichte es für Azcona zur Pole-Position. Michelisz musste den rechten Fuß im Q3 noch etwas mehr anheben (wieder das Gewichts-Thema), sonst wäre er wohl zur Pole gestürmt.

Im ersten Lauf musste der Spanier jedenfalls nur den Start hinbekommen. Das gelang, während Startreihen-Nachbar Nathanaël Berthon (Audi) gleichzeitig schlecht wegkam und so kurz nach dem Start schon eine Hyundai-Doppelführung bestand.

Während Berthon im Flutlicht des Freitagabendrennens den verlorenen Boden aufzuholen versuchte, setzten sich die beiden Elantras ab und waren danach auch vom schnellen Franzosen auf P3 nicht mehr einzuholen.

Girolami setzte alles auf maximale Punkte im Qualifying (P3) sowie im ersten Rennen (P4), weil er im zweiten Lauf mit den Kilos und den deutlich höheren Temperaturen kaum Chancen auf viel Zählbares sah. Zumindest diese Taktik ging auf, zufrieden war er aber nicht. „Das ist nicht das, was wir wollten, denn wir müssen den Abstand verkürzen. Aber das war schwierig, sein Auto ist auf einem anderen Niveau", gab der Argentinier zu Protokoll.

Tags darauf waren die Bedingungen um 10 Uhr morgens Ortszeit tatsächlich deutlich heißer, und Girolami sollte mit seiner Vermutung recht haben: Im Rennverlauf wurde er bis auf den neunten Platz zurückgereicht und dabei sogar von seinem Bruder, Gaststarter Franco Girolami, übertrumpft. Zumindest hat der ihm aber keine Punkte weggenommen, sodass „Bebu" am Ende Zähler für P7 erhielt. Denn auch Nicky Catsburg auf P3 erhielt als Gaststarter keine Punkte.

Nur noch ein Schritt

Die Punkte für den letzten Podestplatz hinter Sieger Michelisz und Esteban Guerrieri auf P2 holte sich deshalb Azcona, obwohl er nur auf P5 ins Ziel kam. Catsburgs Gaststarter-Status und eine Zeitstrafe für Berthon sorgten dann aber doch für Big Points.

Azcona hat nun also alle Trümpfe in der Hand. Selbst wenn er nur in beiden Rennen von Jeddah in die Wertung kommt, hat er bereits acht Punkte sicher, weil nurmehr zwölf eingeschriebene Autos starten. Wahrscheinlich ist aber, dass schon im Qualifying alles entschieden wird. „Ein geniales Wochenende", blickt der designierte WTCR-König auf die Rennen in Bahrain zurück. „Wir haben die Führung ausgebaut – und jetzt ist es nur noch ein Schritt." Ein Schritt, den der 26-jährige Spanier nach dieser Vorstellung spielerisch absolvieren dürfte. ■



WTCR

Strahlemann: Auch Norbert Michelisz freute sich – über den ersten Saisonsieg



WTCR

Néstor Girolami hält zumindest rechnerisch das Titelrennen weiter offen

NACHRICHTEN

HUFF STARTET IN MACAU

Während Rob Huff seine Titelchancen in der WTCR mit dem Nicht-Start verloren hat, peilt er auf seiner Paradestrecke in Macau einen weiteren Ausbau seines Rekords von zehn Siegen an. Er wird kommendes Wochenende mit einem MG5 in der Spielerstadt starten. Dabei fährt er in der TCR Asia, während das eigentliche Guia Race bei der TCR Asia Challenge stattfindet.

MÜNNICH ÜBERALL

Bereits eine Woche vor dem Bahrain-Event legte Münnich-Teamboss René Münnich vor: Er holte in Dubai bei der Gulf Pro-Car Serie, in der er letzte Saison Meister war, zwei Klassensiege und ein Gesamtpodest gegen stärkere GT-Fahrzeuge. Am letzten Wochenende hatte die Münnich-Mannschaft dann eine Doppelbelastung: Neben der WTCR fuhr man auch bei der Rallycross-WM am Nürburgring. Teammanager Dominik Greiner flog sogar vom warmen Persischen Golf in die kalte Eifel, um am Sonntag vor Ort zu sein.

ENGSTLER OHNE KLINGE

Nach mehr als zwei Jahrzehnten Zusammenarbeit haben sich die Wege zwischen dem Team Engstler Motorsport und dem bisherigen WTCR-Projektleiter Andreas Klinge getrennt. Klinge konzentriert sich ab sofort auf seinen Job als Teammanager bei ROJA Motorsport. 2022 füllte er bislang beide Rollen aus. Bei Engstler rückt Angelie Krampitz im Teammanagement nach.

SAKHIR (BRN), 1. RENNEN

13. von 16 Läufen, 15 Runden à 5,412 km (15 gestartet, 14 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	33.34,107 min
2.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,955 s
3.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 3,443
4.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 9,193 s
5.	Nicky Catsburg (NL), BRC Racing Team (Gast)	Hyundai	+ 10,291 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 11,336 s*
7.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou Audi Sport	Audi	+ 12,247 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 14,605 s
9.	Attila Tassi (H), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 19,527 s
10.	Viktor Davidovski (NMK), Comtoyou Racing (Gast)	Audi	+ 20,006 s

Schnellste Runde: 2.11,115 min (Michelisz) *inkl. 5-Sek.-Strafe

SAKHIR (BRN), 2. RENNEN

14. von 16 Läufen, 13 Runden à 5,412 km (15 gestartet, 13 gewertet)

1.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	29.04,963 min
2.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1,046 s
3.	Nicky Catsburg (NL), BRC Racing Team (Gast)	Hyundai	+ 3,677 s
4.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 7,811 s
5.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 12,637 s*
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 13,958 s
7.	Franco Girolami (RA), Comtoyou Racing (Gast)	Audi	+ 15,776 s
8.	Mehdi Bennani (MA), Comtoyou Audi Sport	Audi	+ 24,353 s
9.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 24,739 s
10.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 24,975 s

Schnellste Runde: 2.11,605 min (Michelisz) *inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Azcona	297 Punkte
2.	N. Girolami	237
3.	Berthon	200
4.	Huff	187
5.	Michelisz	179
6.	Magnus	165
7.	Urrutia	137
8.	Guerrieri	135
9.	Ehrlacher	133
10.	Bennani	112

STAND TEAMS

1.	BRC Squadra Corse	476 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	372
3.	Comtoyou DHL	283
4.	Comtoyou Audi Sport	277

STAND TROPHY

1.	Huff	124 Punkte
2.	Bennani	91
3.	Coronel	87



TCR-Action am Mount Panorama: 2023 wird Bathurst zur TCR World Tour zählen

TCR AUSTRALIEN

TCR Australien

Generalprobe für Welt-Tour

Mit der Erstausgabe des „Bathurst International" ging die TCR Australien am Wochenende zu Ende. Im Rahmen des Events wurde bekannt gegeben, dass dieser im kommenden Jahr zur TCR World Tour zählt.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Rennen am Mount Panorama zeigten dabei auch schon gut auf, was die Protagonisten der Welttournee erwarten können. Denn der erste Rennlauf musste unterbrochen werden, weil nahe der Strecke einige Kängurus gesichtet wurden. Nach drei Runden hinter dem Safety Car waren die Beuteltiere wieder in Sicherheit gebracht, und die Renn-Action konnte weitergehen. Bis zur Unterbrechung in Runde 12 hatte sich Bailey Sweeny (Hyundai) bereits eine gute Führung erarbeitet, die durch die Neutralisierung erst mal hinfällig war.

Nach dem Restart war es dann zunächst Jay Hanson, der in seinem Audi RS 3 mächtig Druck ausübte, kurz danach aber selbst die Mauer touchierte und aufgeben musste. Hinter Sweeny komplettierten Dylan O'Keeffe (Peugeot) und Nathan Morcom (Hyundai) das Siegertreppchen.

D'Alberto wird Meister

Das zweite Rennen fiel dem Wetter zum Opfer: Nach einigen Runden hinter dem Safety Car wurde der Lauf wegen Regen abgebrochen und gestrichen.

Die Titelentscheidung fiel im dritten geplanten und zweiten tatsächlich stattfindenden Rennen. Tony D'Alberto (Honda) ging mit 49 Punkten Vorsprung auf Will Brown (Audi) und derer 51 auf Jordan Cox (Peugeot) in den letzten Saisonlauf. Während Brown das Maximum herausholte und sich seinen zweiten Saisonsieg sicherte, reichte P11 für den Tabellenführer, um mit neun Punkten Vorsprung Meister zu werden. Die letzten beiden Podestplätze der Saison gingen an Lauf-1-Sieger Sweeny und dessen Markenkollegen Josh Buchan.

Teddy Clairet, der als einziger „internationaler" Fahrer mit einem Peugeot mitfuhr, beendete seine Australien-Premiere mit den Plätzen 9 und 7. Im kommenden Jahr dürfte es in Bathurst deutlich internationaler zugehen. ■

TCR Asia/Macau Guia Race

Zwei volle Felder

In Macau gibt es am Wochenende gleich zwei volle Felder mit fast ausschließlich TCR-Fahrzeugen.

Auch wenn sich nicht wie geplant die WTCR in den Leitplankenkanal stürzt, dürfen sich die Fans der Tourenwagen auf jede Menge Action freuen. Das Guia Race als nominelles Highlight-Rennen findet diesmal in Form der TCR Asia Challenge statt und ersetzt den WTCR-Event. Hierfür sind 24 Fahrzeuge gemeldet, die jedoch allesamt von einheimischen bzw. asiatischen Piloten besetzt sind.

Aus europäischer Sicht lohnt sich der Blick auf die TCR Asia mehr: Der WTCC-Champion und zehnfache Macau-Sieger Rob Huff geht als großer Favorit ins Wochenende gegen ein sonst ebenfalls komplett asiatisches Feld. Der Brite pilotiert einen der ganz neuen MG5, die zuletzt in Shaoxing ihre ersten Siege einfahren konnten. Interessant: Als „Eindringlinge" im TCR-Feld finden sich auch drei VW Lamando L aus der CTCC, die sich aber sonst nahtlos ins Feld einfügen. ■ MBR



TCR ASIA

Nach 2021: Kann Lynk & Co auch in diesem Jahr in Macau gewinnen?

TCR Spanien

Callejas folgt Halder

Isidro Callejas ist in der TCR Europe einer der Gegner von Mike Halder. Beim Finale der TCR Spanien in Barcelona wurde er nun Nachfolger des Schwaben als Meister der Serie.

Ähnlich dominant, wie Halder im Vorjahr den spanischen Titel einfuhr, gelang das nun auch Callejas. Der Spanier, der in diesem Jahr in der TCR Europe mit seinem Volcano-Cupra oft glücklos unterwegs war und trotzdem noch Gesamt-Vierter wurde, kam mit großem Vorsprung zum Saisonfinale. Mit einem Sieg im ersten Lauf war er dann auch mathematisch durch.

Alejandro Geppert im Hyundai Elantra von Teo Martín Motorsport hätte nach dem frisch verlorenen Titel beinahe den zweiten Lauf gewonnen, wurde aber in der letzten Runde noch von Callejas abgefangen. Der krönte seine Meistersaison mit einem weiteren Triumph im dritten Lauf. Damit stehen für den erst 18-Jährigen zehn Siege in den 15 Saisonrennen zu Buche. ■ MBR



TCR SPAIN

Der neue spanische Meister: Isidro Callejas beerbt Mike Halder



Außenseiter-Dom

Während die Werksfahrer neues Material probierten und weniger auf die Spitzenzeiten achteten, brachten sich Satelliten-Piloten und Fahrer, mit denen man nicht gerechnet hätte, in den Vordergrund. Aber Honda und Yamaha haben offensichtlich Probleme.

Von: **Imre Paulovits**

Kaum war beim Finale die Zielflagge gefallen, ging es für die MotoGP-Teams schon wieder Vollgas in die neue Saison. Am Dienstag fand in Valencia der erste Test für 2023 statt. Bei allerfeinstem Wetter konnten die Fahrer, die umgestiegen sind, ihre neuen Teams und Arbeitsgeräte kennenlernen, und die, die geblieben sind, ihr neues Material unter die Lupe nehmen. Dabei rollten alle Werke viel neues Material aus. Aber so richtig in die Karten schauen ließ sich niemand. So waren auch die Zeiten eher nebensächlich, wenn sie auch auf sehr hohem Niveau lagen.

Weil noch keine der 2023er Werksmaschinen wirklich fertig ist, waren es die Satelliten-Teams, die sich am oberen Ende der Zeitentabelle sonnen konnten. Allen voran VR46-Pilot Luca Marini, der mit seiner altbekannten Ducati GP22 die schnellste Zeit fuhr. Ducati wird 2023 nur noch das Werksteam und Pramac mit neuen Werksmaschinen beliefern, so konzentrierten sich Marini und sein Team darauf, die Abstimmung weiter zu optimieren. „Wir haben drei neue Crewmitglieder, die haben sich gut eingearbeitet, und wir haben einige Abstimmungen probiert, für die wir am Wochenende keine Zeit hatten“, erzählte der gut gelaunte Marini. „Sie haben einen fantastischen Job gemacht, und ich habe mich sehr gut auf dem Motorrad gefühlt. Wir hatten nicht viel zu probieren, aber die Zeit haben wir gut genutzt. Wir haben daran gearbeitet, dass das Motorrad besser einlenkt und versucht, die initiale Gasannahme zu verfeinern. In diesen beiden Bereichen hatte ich am Wochenende Probleme, bei Jorge Martín funktionierten sie deutlich besser. So haben wir versucht, mehr Kurvenspeed zu finden und sind fündig geworden. Meine Rundenzeit war besser als im Qualifying am Wochenende.“

> „Ich weiß nicht was passiert ist. In Misano fühlte sich der neue Motor stärker an, nun hatten wir genau den gleichen Topspeed wie mit dem alten.“
>
> Fabio Quartararo

Schnelle Aprilia

Maverick Viñales hat sich mit seinen Zeiten schon in der Vergangenheit einen Namen als Wintertestkönig gemacht, er fuhr diesmal die zweitschnellste Zeit und war gut gelaunt. „Wir hatten eigentlich nicht viel zu testen, den neuen Rahmen bin ich ja schon in der letzten Saisonhälfte gefahren“, so der Aprilia-Werkspilot. „Wir haben nur versucht, das Motorrad weiter an meinen Fahrstil anzupassen und Feedback zwischen meinem neuen Crewchief Manu Cazeaux aufzubauen. Es hat aber schon sehr gut funktioniert, er arbeitet wirklich gut. Es scheint, wir haben einen guten Schritt nach vorn gemacht.“ Sein Teamkollege Aleix Espargaró fuhr zwar die fünftschnellste Zeit, war aber alles andere als zufrieden: „Es gab nicht viel Neues zum Testen, außer einer neuen Schwinge, die sich bewährt hat, weil wir Grip und Beschleunigung damit gefunden haben. Wir müssen jetzt bis zum Februar auf das neue Motorrad warten. Ich kann nur hoffen, dass es wirklich konkurrenzfähig sein wird. Wir haben hätten hier eigentlich die Möglichkeiten mehr nutzen sollen.“

Erstaunlich gut machte sich Miguel Oliveira bei seiner ersten Fahrt auf der Aprilia des neuen



Luca Marini: Mit bekanntem Motorrad weitergearbeitet, einige Verbesserungen gefunden und Bestzeit gefahren

inanz



Maverick Viñales: Wird er in diesem Winter wieder Testkönig?



Miguel Oliveira: Perfekter Einstand beim neuen Team und bei Aprilia

RNF-Satellitenteams. Da er nicht über das Motorrad sprechen durfte, trat sein Teamchef Wilco Zeelenberg vor die Mikrofone. „Die Agilität der Aprilia ist erstaunlich, sie ist so handlich wie die früheren 250er“, verriet der 56-jährige Holländer. „Miguel war auch beeindruckt, wie gut das Motorrad die Bodenwellen absorbiert. Dadurch konnte er es leichter am Limit fahren als sein altes Bike. Außerdem funktioniert die Kommunikation mit den Aprilia-Ingenieuren sehr gut.“

Francesco Bagnaia und sein neuer Teamkollege Enea Bastianini probierten erstmals Teile des GP23 und machten zufriedene Mienen. „Das Motorrad ist nur eine leichte Evolution, und darüber bin ich genauso glücklich wie die Sachen, die ich getestet habe“, so Weltmeister Bagnaia. „Der neue Motor ist sehr weich und arbeitet gut. Dafür, dass er das erste Mal auf der Piste gefahren wurde, arbeitet er wirklich gut.“ Enea Bastianini gefiel seine Rolle als Werkspilot sichtlich gut, wenn er auch seinen ersten Sturz in dieser Rolle hinnehmen musste. „Es war, wie ich es erwartet hatte“, grinste Bastianini. „Ich habe sehr viel mit den vielen Werks-Technikern gesprochen, und ich bin sehr zufrieden mit diesem Testtag. Das Motorrad fühlt sich beim Einlenken und beim Herausbeschleunigen stabiler an als mein altes.“

Japaner im Rückstand

Gar kein zufriedenes Gesicht machten hingegen die beiden Ex-Weltmeister Fabio Quartararo und Marc Márquez. „Ich weiß nicht, was passiert ist“, wunderte sich Quartararo. „Bei den Tests in Misano, Jerez und Barcelona fühlte sich der neue Motor klar stärker an, hier hatten wir exakt den gleichen Topspeed wie mit dem alten Motor. Ich kann nur hoffen, dass die Ingenieure über den Winter eine Erklärung und eine Lösung finden.“ Marc Márquez wurde ebenso deutlich. „An dem neuen Prototyp gab es Fortschritte in einigen Bereichen“, so der 29-jährige Spanier. „Aber lange nicht in dem Maß, wie ich es erwartet hätte. Die Ingenieure haben in diesem Winter viel Arbeit, denn mit diesem Motorrad können wir nicht um die Weltmeisterschaft kämpfen.“

Nun bleiben den Technikern zweieinhalb Monate, um die Situation zu verbessern und ihre Fahrer zufriedenzustellen. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Valencia (E), 08.11.2022, Bestzeiten

1.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.30,032	76 Runden
2.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	1.30,257	89
3.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	1.30,262	78
4.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	1.30,367	75
5.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.30,398	56
6.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	1.30,483	68
7.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.30,496	63
8.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	1.30,576	76
9.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.30,578	92
10.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	1.30,592	54
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	1.30,626	55
12.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	1.30,655	59
13.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.30,676	50
14.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.30,691	88
15.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	1.30,712	73
16.	Pol Espargaró (E)	GasGas RC16	1.30,757	86
17.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	1.30,787	70
18.	Joan Mir (E)	Honda RC 213 V	1.30,914	73
19.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.31,081	64
20.	Álex Rins (E)	Honda RC 213 V	1.31,228	91
21.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	1.31,340	78
22.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	1.31,730	83
23.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP23	1.32,805	16

Aerodynamische Feinarbe

Wenn die 2023er-Prototypen auch erst in den Kinderschuhen stecken, auf einem Gebiet wird besonders intensiv gearbeitet: Keiner will bei der Aerodynamik in Rückstand geraten.

Von: **Imre Paulovits**

Ducati-Mastermind Gigi Dall'Igna hat schon vor Jahren gesagt, dass die Aerodynamik das Feld ist, in dem noch das meiste Potenzial liegt, nun sprechen die Techniker aller Marken davon, dass die MotoGP in eine große aerodynamische Schlacht übergeht. Es wurden zwar auch neue Motoren, Rahmen und andere Fahrwerkskomponenten mitgebracht, aber man sah bei allen Herstellern in Valencia mindestens ein neues Aerodynamik-Paket. Erstmals wurden die Elemente teilweise auch mit Tarndesign überklebt, um der Konkurrenz so wenig Einblicke wie möglich zu gewähren. Die Testzeit wurde vom Reglement auch weiter gekürzt, so war es in Valencia besonders wichtig, so viele Daten wie möglich in den Winter mitzunehmen

Aprilia hatte eine neue Schwinge und einen Rahmen, der schon in Misano getestet wurde. Die Italiener brachten auch ein Motoren-Update und einige elektronische Strategien dazu. Das neue Satellitenteam bekam das gleiche Material. Fall es nicht zu Komplikationen bei der Entwicklung der 2023er-RS-GP kommt, soll RNF auch über die Saison mit dem gleichen Material fahren wie Aleix Espargaró und Maverick Viñales.

Ducati hat sich an das Motoren-Desaster aus dem Vorjahr erinnert, als die neuen Aggregate bei ihrer Leistungsentfaltung über die Wintertests nicht in den Griff zu bekommen waren und so der Saisonbeginn für die Piloten zum Albtraum wurde und die beiden Werksfahrer gar teilweise die Spezifikation von 2022 einbauen und homologieren ließen. Die Weltmeister brachten nun einen neuen Motor, bei dem die Fahrer von einer sehr homogenen Leistungsentfaltung sprachen, auch sonst sprach man eher von sanfter Evolution. Bei der Aerodynamik wurde trotzdem viel probiert, und es wurde auch ein neuer Rahmen getestet.

Zwei davon

GasGas fuhr erstmals mit Pol Espargaró und Augusto Fernández. Die Motorräder waren die gleichen, die das KTM-Werksteam zur Verfügung hatte. Während Espargaró nicht reden durfte, aber ausgesprochen erleichtert erschien, war der Moto2-Weltmeister zunächst vorsichtig, dann wurde er immer schneller und schwärmte hinterher von der Power, von den Bremsen und der Reifenhaftung – wie immer alle Aufsteiger.

Honda brachte einen kompletten Prototyp und viele weitere neue Teile zum Probieren. Das neue Motorrad hatte einen neuen Motor mit zwei unterschiedlichen Auspuffanlagen, eine komplett überarbeitete Heckeinheit hinten, einen neuen Lufteinlass vorne, dazu gab es zwei unterschiedliche Aerodynamik-Pakete. Marc Márquez meinte zwar, das Vorderradgefühl hätte sich verbessert, aber auf Kosten des hinteren Grips, von dem gesamten Fortschritt war der achtfache Weltmeister enttäuscht.

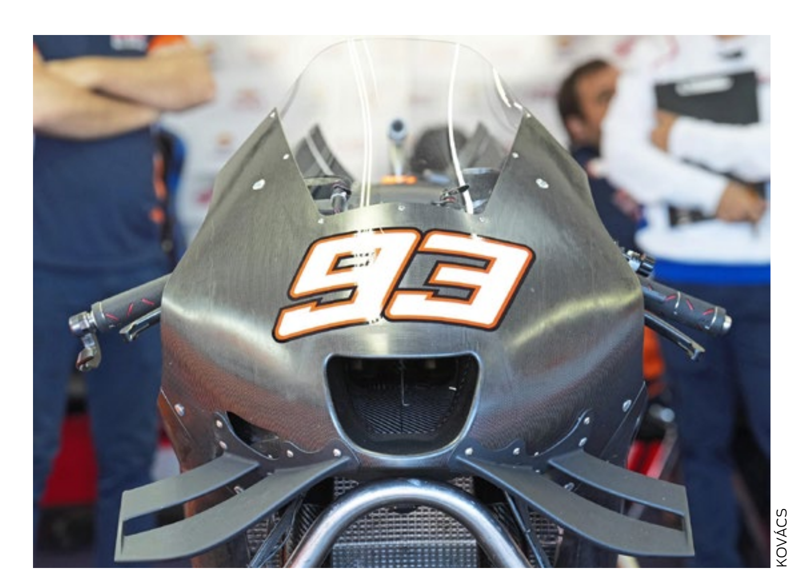
KTM hatte ebenfalls ein komplett neues Motorrad mit neuem Motor, geänderter Gewichtsverteilung, einem neuen Heck, einen neuen Rahmen und mehrere Aerodynamik-Pakete. Dabei haben die Österreicher erkannt, dass ihre Kapazitäten alleine nicht ausreichen und haben sich bei der Aerodynamik-Entwicklung mit dem Red-Bull-Formel-1-Team Hilfe geholt.

Die Bedingung, dass Fabio Quartararo seinen Vertrag bei Yamaha verlängert, war mehr Motorleistung. Vor Valencia hatte Lin Jarvis zugegeben, dass sie bei den Frühjahrestests eigentlich bereits einen stärkeren Motor hatten, dieser aber auf dem Prüfstand Standfestigkeitsprobleme zeigte und so noch einmal die 2021er-Version homologiert wurde. Nun gab es einen neuen Rahmen, in dem ein neuer Motor, der bereits in Jerez, Misano, Aragón, Motegi und Barcelona getestet wurde, verbaut war. Dazu gab es mehrere Aerodynamik-Pakete. Doch zufrieden gingen die Fahrer und die Techniker nicht in die Winterpause. ■



KOVÁCS

Aprilia Das neue Motorrad ähnelt dem Vorjahresmodell, aber Details, die während der Saison weiterentwickelt wurden, sind noch einmal weiter fortgeschritten. Der vordere Flügel ist nicht mehr ganz so groß, dafür sind seine Formen mehr ausgearbeitet. Auch die seitliche Kante, die Aprilia für den Abtrieb als Erste einführten, ist nicht mehr ganz so breit wie bisher. Es gibt einen neuen Motor, einen neuen Rahmen und eine neue Schwinge. Auch die Verkleidung um das vordere Schutzblech herum ist überarbeitet.



KOVÁCS

Honda hatte ein komplett neues Motorrad, bei dem es einzelne Gruppen auch in mehreren Ausführungen gab. Marc Márquez, Takaaki Nakagami und die beiden bisherigen Suzuki-Piloten Joan Mir und Álex Rins teilten sich die Testarbeit auch auf. Dabei fiel auf, dass die beiden Honda-Neulinge weit hinter ihren bisherigen Bestzeiten blieben, was ein klares Indiz dafür ist, dass die RC213V ein schwer zu fahrendes Motorrad ist. Márquez und Nakagami gaben zu, dass die Probleme nicht gelöst sind.

it zur Konkurrenzfähigkeit



KOVÁCS

Ducati Neben einem neuen Motor und Rahmen haben die Bologneser die Desmosedici für 2023 mehr einer sanften Evolution unterzogen als wieder radikale neue Ideen einzubringen – wobei nicht ausgeschlossen ist, dass solche noch zu den Frühjahrstests kommen. Ducati probierte mehrere Varianten für den Verkleidungskopf. Es wurde auch ein Unterteil mit der seitlichen Kante nach Aprilia-Vorbild probiert, aber den Fahrern gefiel das Verhalten der bisherigen Version besser, sie meinten, diese liege ruhiger.



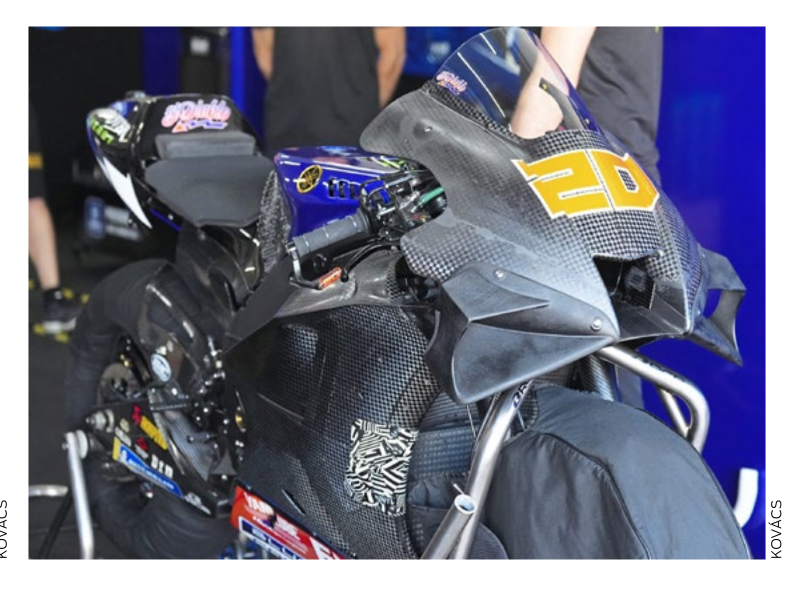
KOVÁCS

GasGas war erstmals als Marke in der MotoGP zu sehen. Die Technik ist identisch mit der KTM RC16, zum Test in Valencia wurde auch der gleiche technische Stand gebracht. Ein neuer Rahmen und eine neue Schwinge waren dabei, der Motor war ebenfalls gegenüber der 2022er-Version überarbeitet worden. Neben der Vermarktung der spanischen Marke des Pierer-Imperiums nützt der Einsatz auch dazu, dass bei den Tests und während der Saison mehr probiert werden kann und mehr Daten für die Weiterentwicklung zur Verfügung stehen.



KOVÁCS

KTM hat das Motorrad komplett überarbeitet. Neben neuem Motor, Rahmen und Schwinge war an der Aerodynamik zu erkennen, dass sie – in den Anlagen des Red-Bull-Formel-1-Teams – intensiver Windkanalarbeit unterzogen wurde. Zum einen wirken viele Formen für den besseren Luftwiderstand abgerundeter, um anderen wurde am Abtrieb gearbeitet. An dem seitlichen Element taucht das gezackte Ende auf, dazu hat auch KTM die seitliche Kante wie Aprilia, aber von der Kühler-Auslassöffnung ausgehend.



KOVÁCS

Yamaha probierte mehrere Flügel am Verkleidungskopf und an den Seiten. Dabei waren einige von ihnen mit Tarndekor überklebt, um ihre Form nicht so klar zur Schau zu stellen. Yamaha probierte auch unterschiedliche Tankabdeckungen und es wurde ein neuer Rahmen eingesetzt. Das größte Problem bleibt aber, dass das Motorrad, das 2021 die Fahrerweltmeisterschaft gewonnen hat, bei der Höchstgeschwindigkeit weiter hinterherhinkt. Ein unerklärbarer Umstand nach Verbesserungen bei vorigen Tests.

Italienische Momente: Álvaro Bautista lässt sich als erster Ducati- Superbike-Weltmeister seit 2011 feiern

DESTYPERMATA

Bautista Weltmeister

Wenn Toprak Razgatlioglu mit drei überlegenen Siegen seine Haut auch teuer verkaufte: Álvaro Bautista wurde in Mandalika vorzeitig Weltmeister und holte den Titel nach elf Jahren zu Ducati zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Es war der gleiche Ausbruch von Gefühlen wie eine Woche zuvor zwölftausend Kilometer weiter westlich in Valencia: Nach dem lang ersehnten MotoGP-Titel von Francesco Bagnaia hat Álvaro Bautista auch den Superbike-WM-Titel für Ducati geholt. Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna und Sporting Director Paolo Ciabatti waren voller Hoffnung nach Mandalika geflogen, und sie wurden nicht enttäuscht. So feierten sie mit Freudentränen den zweiten Fahrertitel in diesem Jahr.

Musste man in Bologna für die Grand-Prix-Königsklasse seit Casey Stoner 2007 15 Jahre warten, waren es in der Superbike-WM, wo Ducati einst die alles dominierende Macht war, immerhin elf Jahre seit Carlos Checa 2011. Damals hatte der Spanier mit der letzten Ausführung des klassischen Ducati- Twins mit Stahlrahmen und dem Motorenaufbau, den noch der legendäre Fabio Taglioni entworfen hatte, den Titel geholt. Als dann auf die Panigale V2 umgestellt wurde, ging zunächst gar nichts, später scheiterte Chaz Davies dreimal an Jonathan Rea und der Kawasaki. Mit der V4-Panigale debütierten die Bologneser und Bautista 2019 zwar mit elf Siegen in Folge, doch dann konnte Rea den aus der MotoGP umgestiegenen Spanier doch noch zermürben. Dann scheiterte auch Scott Redding an Rea und Toprak Razgatlioglu. Nach seiner Rückkehr zu Ducati bildete Bautista mit der verfeinerten Werks-V4 jedoch eine nur schwer zu schlagende Kombination. „Ich muss zugeben, dass ich in diesem Jahr ein ganz anderer Fahrer war als 2019", gab Bautista zu. „Damals ging ich voller Euphorie an die neue Aufgabe heran, diesmal hatte ich allerlei Erfahrung in der Superbike-WM. So konnte ich auch viel mehr Konstanz reinbringen. Und auch Ducati hat das Motorrad seither viel besser gemacht." So ist nun allen sichtlich ein Stein vom Herzen gefallen.

Wenn Toprak Razgatlioglu auch entthront wurde, war er der eigentliche Star dieses Wochenendes. Im Qualifying war er über eine Sekunde schneller als der Rest der Superbike-WM und hätte mit dieser Zeit auch in der MotoGP im März in der ersten Startreihe gestanden – auch wenn damals die Strecke sicherlich in einem schlechteren Zustand war. Im ersten Rennen war er ebenfalls eine Klasse für sich und fuhr allen davon. Doch dann kam er kreidebleich zum Rennsonntag. „Ich hatte mich schon am Samstag nicht wohlgefühlt, doch ich konnte von Samstag auf Sonntag kaum schlafen und hatte Magenschmerzen", erzählte der 26-jährige Türke. „Ich habe dann Tabletten und Spritzen bekommen, und es wurde besser." So sehr sich Álvaro Bautista und Jonathan Rea auch bemühten – die restlichen Siege und der Rundenrekord gingen an den entthronten Weltmeister. ■



WORLDSBK

Mann des Tages: Toprak Razgatlioglu fuhr drei Siege und Rundenrekord ein



WORLDSBK

Respekt unter Gegnern: Razgatlioglu und Rea gratulieren Bautista zum Titel

Supersport-WM

Aegerter zum Zweiten

In Mandalika ließ Dominique Aegerter nichts mehr anbrennen. Er holte seinen zweiten Titel in diesem Jahr und seine zweite Supersport-WM in Folge.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr konnte Dominique Aegerter in Mandalika nicht gewinnen, doch er hat sehr viel Gefallen an Indonesien gefunden. So wollte er sich in diesem Jahr besonders gut vorbereiten, um sich im Vielinsel-Staat vorzeitig den Titel zu sichern. Er reiste schon eine Woche früher an, um sich zu akklimatisieren, doch die Yamahas taten sich diesmal in Mandalika erstaunlich schwer. Dafür stellte Niki Tuuli die 800er MV Agusta erstmals auf die Pole-Position und gewann auch das erste Rennen vor Federico Caricasulo auf der Ducati und Can Öncü auf der Kawasaki. Doch weil sein Titelrivale Lorenzo Baldassarri stürzte, wurde Aegerter als Vierter vorzeitig Weltmeister. Der 32-jährige Schweizer feierte mit seinem Bruder Kevin und seinem Fanclub ausgiebig, doch er ging früh ins Bett, und seine Mannschaft machte sich noch einmal Gedanken um die Abstimmung der Yamaha R6. Und so konnte der frischgebackene Weltmeister am Sonntag wieder zuschlagen. Wenn er zunächst auch bis P6 nach hinten fiel, konnte er sich wieder bis nach vorn arbeiten. Als das Rennen nach der 13. Runde wegen des Sturzes von Tuuli, der auch das zweite Rennen unbedingt gewinnen wollte, abgebrochen wurde, lag er vorne und konnte nun auch die vorletzte Strecke im Kalender auf seiner Siegerliste abhaken. Er feierte mit seinen Freunden bis tief in die Nacht hinein. ■



TEN KATE RACING

Schweizer Fest: Dominique Aegerter wird von seinem Bruder Kevin umarmt

Superbike-WM

Redding: Zweimal 6.

Am Samstag hatte er sich noch schwergetan, aber am Sonntag fand Scott Redding seine Form und fuhr zwei sechste Plätze für BMW heraus.

Von: **Imre Paulovits**

Die BMW-Piloten hatten bei den schwierigen Streckenbedingungen am Samstag zunächst viel Kummer. Nach einem achten Platz in der Superpole für Scott Redding, einem elften für Michael van der Mark, einem 15. für Loris Baz und einem 20. für Eugene Laverty war P10 im ersten Rennen durch Bonovo-Action-Pilot Baz das beste Ergebnis der BMW-Meute. Obwohl für den Sonntag an Scott Reddings Motorrad so gut wie nichts geändert wurde, traute er den Bedingungen nun besser und fuhr sowohl im Superpole-Race als auch im zweiten Rennen auf Platz 6. „Im Superpole-Race hatte ich plötzlich ein gutes Gefühl für das Bike, und dies blieb auch im Hauptrennen am Nachmittag", freute sich Redding. „Am Ende des Rennens hatte ich eine starke Pace, habe aber Fehler gemacht und mich deshalb über mich selbst geärgert, denn die Pace hätte für Platz 4 gereicht." Loris Baz holte für Bonovo Action auch in den beiden Rennen am Sonntag Punkte. „Wir haben eine neue Entwicklung am Setup für nächstes Jahr ausprobiert, um mehr Daten zu sammeln", verriet der Franzose. ■



BMW

Scott Redding: Am Sonntag bei gleicher Abstimmung viel schneller

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Nachdem der Mandalika Street Circuit beim Grand Prix im März trotz einer teilweisen Neuasphaltierung wieder aufgebrochen war, stellten Dorna und FIM klar, dass die Superbike-WM nur dann abgehalten werden kann, wenn die Strecke komplett neu asphaltiert wird. Das wurde auch gemacht, aber erst zwei Wochen vor dem Rennen. Diesmal wurde eine andere Technologie verwendet, der neue Asphalt hat weniger Steine und mehr Bindemittel. Doch die Oberfläche war noch schmutzig, und es war kein Gummi aufgetragen. So waren die Zeiten zunächst sehr langsam. Je schwärzer die Ideallinie wurde, desto schneller wurden sie, nur haftete die Strecke lediglich auf einem etwa 60 Zentimeter breiten Streifen. Wenn man davon abkam, war man in akuter Sturzgefahr. So erwischte es Iker Lecuona am Freitag: Der Honda-Werkspilot flog in FP2 zwischen Turn 2 und 3 mit einem üblen Highsider ab und brach sich den 12. Brustwirbel und das Kreuzbein, zum Glück ohne Nervenschädigung. Aber seine Saison ist vorbei. Im Supersport-Rennen erwischte es Titelkandidat Lorenzo Baldassarri. Zum Sonntag wurde die schwarze Linie breiter, aber bei Asphalttemperaturen bis 66 Grad war der Tag für Fahrer, Motorräder und Reifen gleichermaßen eine Herausforderung.

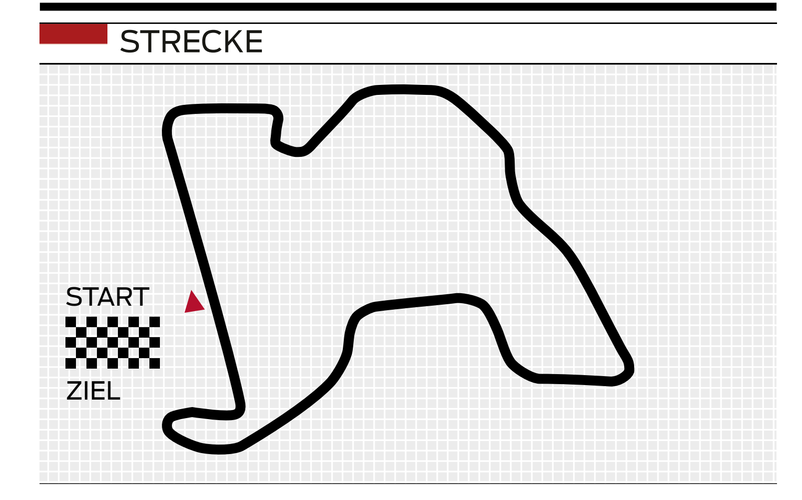
SUPERSPORT-WM

Für Patrick Hobelsberger ist die Saison beendet. Der IDM-Supersport-Meister hat mit dem Kallio-Team beschlossen, auf die letzten beiden Rennen in Indonesien und Australien zu verzichten. Hobelsberger war bereits erkrankt nach Argentinien gereist, und sein Zustand hat sich seither kaum verbessert. Auch bei seiner Planung für 2023 muss der 26-Jährige umdenken. Er arbeitet aber bereits daran, das bestmögliche Paket schnüren zu können und steckt trotz aller Rückschläge voller Ehrgeiz.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT (RI) 4,301 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.31,371
2.	Rea	1.32,423
3.	Locatelli	1.32,463
4.	Lowes	1.32,514
5.	Bautista	1.32,823
6.	Bassani	1.32,936
7.	Vierge	1.33,125
8.	Redding	1.33,127
9.	Rinaldi	1.33,138
10.	Gerloff	1.33,208
11.	Van der Mark	1.33,364
12.	Öttl	1.33,493
13.	Forés	1.33,529
14.	Nozane	1.33,582
15.	Baz	1.33,932
16.	Syahrin	1.33,997
17.	König	1.34,315
18.	Mercado	1.34,409
19.	Smith	1.34,743
20.	Laverty	1.35,208

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	553 Punkte
2.	Razgatlioglu	487
3.	Rea	450
4.	Rinaldi	279
5.	Locatelli	245
6.	Lowes	234
7.	Bassani	230
8.	Redding	190
9.	Lecuona	189
13.	Öttl	77

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	584 Punkte
2.	Yamaha	535
3.	Kawasaki	478
4.	BMW	241
5.	Honda	238

ERGEBNIS 1. RENNEN

Mandalika (RI) – 12. November 2022 31. WM-Lauf; 90,321 km über 21 Rdn. à 4,301 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 36 Grad, Asphalt: 58 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	32.47,209 min	1.32,886	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+4,324 s	1.33,128	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+11,855 s	1.33,057	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+19,954 s	1.33,566	13
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+23,992 s	1.33,695	11
6.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+27,114 s	1.33,908	10
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+27,776 s	1.33,832	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+31,015 s	1.33,941	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+31,363 s	1.33,430	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+39,809 s	1.34,039	6
11.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+39,895 s	1.33,913	5
12.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+56,317 s	1.34,269	4
13.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+1.00,618 min	1.34,857	3
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	21	+1.04,247 min	1.35,651	2
15.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+1.05,242 min	1.35,034	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Mandalika (RI) – 13. November 2022 33. WM-Lauf; 90,321 km über 21 Rdn. à 4,301 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 36 Grad, Asphalt: 61 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	32.44,141 min	1.32,708	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+1,230 s	1.33,018	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+2,825 s	1.33,100	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+7,595 s	1.33,165	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+8,205 s	1.32,974	11
6.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	21	+12,478 s	1.33,179	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+15,245 s	1.33,366	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+17,574 s	1.33,197	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+17,976 s	1.33,200	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+19,698 s	1.33,146	6
11.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+21,980 s	1.33,640	5
12.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	21	+22,218 s	1.33,602	4
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+36,192 s	1.33,675	3
14.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+41,465 s	1.34,138	2
15.	Oliver König (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	21	+44,142 s	1.34,633	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Mandalika (RI) – 13. November 2022 32. WM-Lauf; 43,010 km über 10 Rdn. à 4,301 km; 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 34 Grad, Asphalt: 53 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15.28,792 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,586 s
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+1,821 s
4.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+1,906 s
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+4,346 s
6.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+5,686 s
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+6,067 s
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,142 s
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,183 s
10.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+9,831 s
11.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	+14,596 s
12.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+16,528 s
13.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+17,355 s
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+17,902 s
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	+21,035 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Mandalika (RI) – 12. November 2022 21. WM-Lauf; 81,719 km über 19 Rdn. à 4,301 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 34 Grad, Asphalt: 54 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 800 RR	30.49,225 min
2.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+3,528 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,226 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+6,029 s
5.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+6,037 s
6.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+10,034 s
7.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+20,344 s
8.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+21,051 s
9.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+21,664 s
16.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1.05,489 min

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Mandalika (RI) – 13. November 2022 22. WM-Lauf; 56,250 km über 13 Rdn. à 4,301 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 36 Grad, Asphalt: 59 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	21.03,745 min
2.	Stefano Manzi (I)	Triumph Street Triple RS	+0,470 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,461 s
4.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+7,838 s
5.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+1 Sector
6.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
7.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
8.	Hannes Soomer (EST)	Triumph Street Triple RS	+1 Sektor
9.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor
19.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1 Runde

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	462 Punkte
2.	Baldassarri	359
3.	Öncü	248
4.	Bulega	210
21.	Brenner	32
25.	Hobelsberger	21
33.	Kofler	2

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	533 Punkte
2.	Ducati	328
3.	Kawasaki	275
4.	Triumph	230
5.	MV Agusta	196

Superbike-WM

Sturz kostet Punkte

Für Philipp Öttl hatte das Mandalika-Wochenende richtig gut begonnen. Doch ein Sturz im ersten Durchlauf vermieste auch alle restlichen Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl kannte die Strecke von Mandalika aus dem Vorjahr mit dem Supersport-Motorrad, und so fand er am Freitag recht schnell seinen Rhythmus sowie mit seinem Team einen guten Weg, um die Traktion der Ducati umzusetzen. In den Freitagstrainings war er jeweils 13. Für den Samstag machten sie einen großen Schritt nach vorn, und der Bayer legte die siebtschnellste Zeit hin, nur eine halbe Sekunde langsamer als WM-Leader Álvaro Bautista. Doch mit den weichen Reifen fürs Qualifying konnte er nicht alles aus der Ducati herausholen und landete auf dem 12. Startplatz.

Im ersten Rennen wurde Öttl gleich in der ersten Kurve herausgetragen und fiel bis ans Ende des Feldes zurück. Von dort konnte er aber zügig nach vorn fahren und lag schon wieder auf dem 12. Platz. Doch dann kam er bei hohem Tempo von der griffigen Linie ab und flog mit einem bösen Highsider ab. Er schlug sich den Rücken an und hatte einige Striemen an der Stirn, die Ducati wurde auch übel mitgenommen. Das Team schaffte es, sie zum Sprintrennen wieder aufzubauen, und dort fuhr Öttl zunächst bis zum zehnten Platz vor, bevor er langsamer wurde und nach dem Rennen mit Schwindel vom Motorrad stieg. Im Medical Center wurde eine Gehirnerschütterung festgestellt und Öttl bekam Startverbot fürs zweite Rennen. ■



Philipp Öttl: Sturz mit Gehirnerschütterung im ersten Rennen

Asia Talent Cup

Danish macht es

Während Lokalheld Veda Ega Pratama beide Rennen überlegen gewann, konnte sich im Titelkampf Hakim Danish gegen Shinya Ezawa durchsetzen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Der 15-jährige Malaysier Hakim Danish kam drei Punkte vor dem gleichaltrigen Japaner Shinya Ezawa zum Finale nach Mandalika. Während Veda Ega Pratama bei seinem Heimrennen eine Klasse für sich war und in beiden Rennen vorn davonfuhr, balgten sich Danish und Ezawa im ersten Rennen mit dem Australier Carter Thompson um den Ehrenplatz und die Positionen wechselten ständig – und damit die Cup-Führung. In der letzten Runde überholten sich Danish und Ezawa in den letzten beiden Kurven dreimal, doch dabei konnte Thompson durchschlüpfen und sich den zweiten Platz holen. Danish wurde um ganze drei Hundertstelsekunden vor Ezawa abgewunken, nun hatte er sechs Punkte Vorsprung. Im zweiten Rennen gelang es ihm, sich an Pratama dranzuhängen und sich vom Feld wegziehen zu lassen. Ezawa schaffte es, sich im Verfolgerpulk durchzusetzen, doch der Cup-Sieg ging mit 187 Punkten an Danish. Ezawa holte 177 Punkte, Pratama fuhr mit 141 Punkten auf Platz 3 vor. ■



Hakim Danish (#13) und Shinya Ezawa (#21) lieferten ein packendes Titelduell

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Für Gigi Dall'Igna ist der WM-Titel der 47. seiner Motorsportlaufbahn. Der einstige Aprilia- und Derbi-Ingenieur hat nun seinen Traum vom MotoGP-Fahrertitel verwirklicht und mit dem Superbike-Titel ebenfalls ein langes Plansoll erfüllt. Für nächstes Jahr wurde eine neue Version der Panigale V4 R aufgelegt. „Man kann in diesem Geschäft nur erfolgreich bleiben, wenn man ständig vorplant, und die Titelverteidigung wird nicht leicht", macht der 56-Jährige klar. „Dass die Panigale die Gene der früheren MotoGP-Renner in sich trägt, macht es uns leichter, in der MotoGP entwickelte Fortschritte schneller auch in das Superbike einfließen zu lassen. Aber wenn wir etwas an dem Superbike gefunden haben, was etwas an dem MotoGP-Bike bringt, lassen wir dies genauso einfließen."
Dall'Igna und Ciabatti konnten übrigens nur nach Indonesien kommen, in Australien hätte Bautista ohne sie feiern müssen. „Da haben wir die Vorstandssitzung, bei der wir 2023 besprechen", verriet Dall'Igna in Mandalika.

SUPERBIKE-WM

Für nächstes Jahr tritt eine neue „Super Concession" in Kraft, bei der Motorrädern, die nicht mit der Spitze mithalten können, Zugeständnisse am Fahrwerk gemacht werden. So wird der Verstellbereich im Lenkkopf und an der Schwingenlagerung erweitert. „Wir mussten feststellen, dass die Hersteller nicht mehr in so kurzen Abständen neue Modelle herausbringen wie früher und die Motorenkonzessionen, die wir schon länger eingeführt haben, nicht mehr reichen, um die Konkurrenzfähigkeit sicherzustellen", erklärt Technik-Direktor Scott Smart. „Wir gehen nun diesen Schritt und hoffen, dass wir Marken bei ihrer Entwicklung näher an die Spitze der WM bringen können."

Es lebe der Sport!



BMW M 1000 RR: Größere Flügel, anderer Lufteinlass, Brake-Ducts und aggressivere Farben

Bei der EICMA in Mailand wurden nicht nur zwei neue Homologationsmodelle für die Superbike-WM vorgestellt, es tummelten sich auch weitere Neuheiten im Sportler-Sektor. Wenn dieser Sektor auf dem Markt auch nicht mehr der wichtigste ist, zeigt es doch, dass der Motorsport auch weiterhin die Entwicklung des Motorrads bestimmt.

Von: **Imre Paulovits**

Kaum war die MotoGP-Saison vorüber, öffnete in Mailand auch schon die EICMA. Und obwohl Schwarzseher dem Motorsport und den Sportmotorrädern eine düstere Zukunft vorhersagen, waren gerade die Neuerscheinungen in diesem Segment die Stars der Messe, allen voran die beiden neuen Homologationsmodelle für die Superbike-WM von BMW und Ducati.

Heiß für Homologation

Für das Modelljahr 2023 hat BMW eine neue S 1000 RR aufgelegt, nun folgt auch die M 1000 RR. Auffälligste Unterschiede zur ersten Ausführung, die im Modelljahr 2021 debütierte, sind die neuen Flügel an der Verkleidung. Die Winglets sind größer geworden – einerseits, um Aerodynamik und Anpressdruck weiter zu optimieren, andererseits, um die neue M von der neuen S abzusetzen. An der M sind auch die Haifischkiemen-Schlitze ähnlich wie bei der Ur-S-1000-RR von 2009 zurückgekehrt, die S 1000 RR bekommt diese Schlitze nicht. Um die Bremsen besser zu kühlen, führen bei der M Kühlluftschächte zu den Bremszangen und sind beidseitig in die Vorderradabdeckung aus Sichtcarbon integriert.

Dazu gibt es Carbon-Abdeckungen fürs Vorderrad, der Topspeed der M 1000 RR soll nun bei 314 km/h liegen. Am Heck gibt es serienmäßig das M-Endurance-Sitzpolster und einen kürzeren Kennzeichenträger mitsamt abschraubfreundlicherem Kabelbaum. Der Grundpreis der nun noch aggressiver lackierten Top-BMW liegt weiterhin bei 33 000 Euro.

Ducatis Homologationsmodell kostet noch mehr: 43 990 Euro. Sie leistet in Euro-5-Norm 218 PS, mit einem neuen Spezialöl, das Shell und Ducati gemeinsam entwickelt haben, 221 PS. Mit Rennauspuff sind es 237 PS, mit dem



Ducati Panigale V4 R: Das neue Homologationsmodell leistet bis 240 PS



Aprilia RS 660 Extrema: Drei Kilo Gewichtseinsparung dank Carbon-Teilen

Öl 240,5 PS. Die Standard-Panigale hat 1103 Kubik, die V4 R mit einer Bohrung von 81 Millimetern und 48,4 mm Hub regelkonforme 998 Kubik, der Motor darf bis 16 500 Touren gedreht werden. Dafür ist die Kurbelwelle geschmiedet, die Pleuel bestehen aus Titan. Mit dem Gun-Drilling-Verfahren wurde zwischen Pleuel- und Bolzenlager ein Kanal längs durch die Pleuel geschnitten, um bei hohen Drehzahlen die Ölversorgung zum Kolben sicherzustellen. Die neuen Kolben haben nur einen Kolbenring, und ihre DLC-Beschichtung macht sie reibungsarm. Die acht Einlassventile aus Titan und acht Auslassventile aus Stahl werden von neuen Nockenwellen mit schärferen Profilen desmodromisch betätigt. Die Trockenkupplung wurde kleiner und leichter, der Tank von 16 auf 17 Liter vergrößert.

Beim Fahrwerk wurde der Schwingendrehpunkt höhergelegt, die Schwingenaufnahme am Motor ist verstellbar. Bei den Öhlins-Federelementen wurden die Federraten verringert und der Federweg verlängert. Die neue V4 R hat nun die zweigeteilten Winglets der V4-Familie, die im Vergleich zur alten R kleiner sind, aber effektiver sein sollen.

Neues aus Italien

Auch jenseits des Homologationszwangs gab es einige Neuheiten. Die Aprilia RS 660 Extrema ist die neue, um drei Kilo auf 166 kg erleichterte Spitzenversion des kleinen Zweizylinder-Sportlers mit 100 PS. Die Gewichtsabnahme gelang durch eine leichtere Auspuffanlage von SC Project mit Carbon-Schalldämpfer, einem vorderen Carbon-Kotflügel und dem Verkleidungsunterteil ebenfalls aus Carbon. Zusätzlich zur Elektronik der Basis-RS-660 mit Traktionskontrolle, Kurven-ABS, Motorbrems- und Wheelie-Kontrolle lässt sich mit der Software der Extrema der Quickshifter umdrehen und das Schaltschema ohne mechanischen Eingriff verändern.

Der Star des MV-Agusta-Stands war die Superveloce 1000. Mit ihr gibt es nach der Einstellung der F4 1000 wieder ein Tausender-Sportmotorrad mit vier Zylindern von den Italienern. Ihre Formen ähneln vorn der Superveloce 800, hinten unterscheidet sie sich durch eine Underseat-Auspuffanlage mit zwei Rohren rechts und zwei links. Mit 998 Kubik, 16 radial angeordneten Ventilen und Titanpleueln leistet der aus der Brutale 1000 stammende Motor 208 PS bei 13 000/min; ihre Elektronik hat Traktionskontrolle, Launch Control und Wheelie Control. Die Superveloce soll 320 km/h erreichen und der Frontflügel dabei 39,2 Kilogramm Anpressdruck erzeugen. Erst einmal wird es das neue Modell als limitierte Serie Oro geben, mit Öhlins-Gabel und TTX-Federbein des schwedischen Herstellers, beide elektronisch gesteuert. Die Superveloce 1000 hat ein 5,5-Zoll-Cockpit mit TFT-Farbdisplay und Bluetooth-Verbindung samt Smartphone-App sowie Diebstahlschutz mit GPS-Ortung. Im Serienumfang der Oro wird sich auch ein Titan-Auspuff von Arrow für die Rennstrecke befinden, der Preis wurde noch nicht bekannt gegeben.

Auch nicht bei der Bimota Tesi H2 Carbon Edition. Die Neuauflage des achsschenkelgelenkten Konzepts mit dem Kompressorgeladenen, 231 PS starken Motor der Kawasaki H2 kostet schon in der Grundausstattung 64 000 Euro, die auf zehn Exemplare limitierte Serie mit viel Sichtkohlefaser wird noch teurer. Übrigens legt Kawasaki bei der nicht straßenzugelassenen H2R ebenfalls nach, das handgefertigte 2023er-Modell kostet 56 000 Euro und kommt auf 310 PS!

KTM hat vor zwei Jahren mit der RC8 C ein auf 100 Stück limitiertes Rennstrecken-Motorrad vorgestellt, diese waren in fünf Minuten ausverkauft. Von der zweiten Auflage kommen nun 200 Stück, aber auch diese sind bereits ausverkauft. Beim 2023er-Modell wurde die Leistung des 889er-Zweizylinders von 128 auf 135 PS gesteigert. Hierfür kommen Titan-Ventile und -Pleuel zum Einsatz, die Drosselklappen wuchsen auf 48 mm, die Kompression auf 14:1, die Brennräume wurden überarbeitet, die Kolben tragen nur noch zwei Ringe, die Ausgleichsgewichte in den Zylinderköpfen entfallen. War die erste Serie noch orange, ist die 2023er-Variante überwiegend mattschwarz.

Yamaha hat für die Einsteigerklientel die R 125 weiter aufgewertet. Dazu haben sie Namen patentieren lassen, die eine Erweiterung der YZF-R-Reihe nahelegen. Mit der YZF-R9 mit Dreizylinder-Motor wird für 2024 gerechnet. Doch wenn die Sportler auch die Stars in Mailand waren, war noch ein anderer Trend zu erkennen: viele neue Elektro-Motorräder, mehr chinesische und indische Modelle, dazu Konzeptstudien mit Hybrid-Technologie. ■


BIMOTA

Bimota Tesi H2 Carbon Edition: Achsschenkel-Lenkung und Kompressormotor



KTM

KTM RC8 C: Track-Day-Bike in 200 Exemplaren, Leistung um 7 PS gesteigert


MV AGUSTA

MV Agusta Superveloce 1000: Erst einmal als limitierte Serie Oro


YAMAHA

Yamaha R 125: Einstiegsdroge ab 16 Jahren noch hochwertiger ausgestattet

König Kenny



Nach der Supercross-WM gewinnt Ken Roczen auch das Supercross Paris

LARIVIERE

Ken Roczen heißt der Sieger des diesjährigen Supercross Paris. Nach einem Jahr Corona-Pause (2020) und der auf einen Tag kastrierten Veranstaltung 2021 lebte das prestigeträchtige SX in Frankreichs Hauptstadt wieder so richtig auf.

Von: **Thorsten Horn**

Das top besetzte 39. „Supercross de Paris" hielt absolut, was es versprach. In der La Défense Arena im an die Hauptstadt angrenzenden Nanterre krönte sich nach zwei actionreichen Renntagen Ken Roczen zum neuen, für ein Jahr regierenden (Supercross-)„König" von Paris.

Drei Wochen nach seinem Gewinn der wiederbelebten Supercross-WM war es der nächste große Erfolg für den 28-jährigen Deutschen. Bis es so weit war, standen pro Tag zwei Sprintrennen über 6 bzw. 8 Minuten plus eine Runde sowie das Main Event über 12 plus 1 an. Dabei lief alles frühzeitig auf ein Duell von Roczen gegen den ein Jahr älteren Eli Tomac hinaus, bei dem sich der Thüringer das Leben zunächst selbst schwermachte.

Duell der Giganten

Als Superpole-Sieger wählte K-Roc nicht den inneren Startplatz, sondern nur Gate Nr. 3. Nach suboptimalem Start bekam er mit Platz 3 hinter Eli Tomac und Justin Brayton umgehend die Quittung.

Den zweiten Lauf gewann Roczen vor dem diesjährigen US-Supercross- und Motocross-Meister sowie Nations-Sieger Tomac. In Heat 3 war sein Start, diesmal von Gate 1, wieder mäßig. Von Platz 6 musste er sich erst nach vorn arbeiten, um die Verfolgung von Tomac aufzunehmen. Gegen Rennende konnte er zwar aufschließen, aber der Amerikaner gewann sowohl Rennen als auch Tageswertung.

Am Sonntag unterlief Eli Tomac in der Superpole an einem Dreier ein Fehler, sodass er den ersten Heat nur vom zehnten Startplatz des 16er-Feldes in Angriff nehmen konnte. Zwar kam er schnell nach vorn, doch am Ende musste er sich hinter dem Sieger Ken Roczen und Marvin Musquin mit Platz 3 begnügen. Somit herrschte Gleichstand zwischen den beiden.

Im zweiten Sprintrennen battelten sie sich anfangs heftig, bis sich „K-Roc94" durchsetzte und erneut gewann.

Ungeachtet dessen kam es zum Showdown, denn beide Kampfhähne hätten mit dem Sieg im Finale die Gesamtwertung für sich entscheiden können. Wieder lagen beide schnell vorn, und der Deutsche schien alles unter Kontrolle zu haben. Auf einen Zwischenspurt von Tomac reagierte Kenny prompt und fuhr schließlich 2,8 Sekunden vor seinem Widersacher zum seinem ersten Pariser Königstitel.

In der SX2 gewann Chris Blose am Samstag alle drei Rennen, war aber tags darauf aber etwas von der Rolle. Der Australier Matt Moss gewann diesmal alle drei Heats und somit den Prinzentitel. ■

NACHRICHTEN

SPEEDWAY-GP 2023: AUSTRALIEN IST RAUS

Letzte Woche wurde der Australien-GP mit „N.N." gekennzeichnet: Austragungsort unbekannt. Jetzt musste GP-Promoter Discovery Sports Events bekannt geben, dass es auch 2023 keinen GP Down Under geben wird. Es bleibt bei zehn WM-Rennen in Europa. CEO Francois Ribeiro: „Den Grand Prix nach Australien zu bringen, bleibt ein Hauptziel." Genau das hat der Promoter jedoch auch vor Saisonbeginn 2022 gesagt.

AL-BALOOSHI GEWINNT BAJA SAUDI-ARABIEN

Der Araber Mohammed Al-Balooshi gewann auf Husqvarna die Baja Saudi-Arabien über drei Wertungstage. Zweiter der zum FIM Baja World Cup zählenden Rallye wurde Abdullah Al-Shatti (Kuwait, KTM) vor Mishal Al-Ghumeim (Saudi-Arabien, Husqvarna). Letzte Baja mit Worldcup-Status ist in Dubai vom 1. bis 3. Dezember.

LANGBAHN-WM 2023: SMOLINSKI MIT WILDCARD

Zu den elf qualifizierten Fahrern für den Langbahn-Grand-Prix 2023 hat die FIM jetzt die drei Wildcard-Fahrer benannt: Es sind der diese Saison verletzte 2019er-Weltmeister Martin Smolinski, der ebenfalls verletzte Tscheche Josef Franc und erstmals fix im GP der Niederländer Mika Mejer. Erster Standby-Fahrer ist Max Dilger. Sollte Theo Pijper (NL) seine Rücktrittsankündigung wahrmachen, würde Dilger aufrücken, mit Stephan Katt und Lukas Fienhage stünden dann vier Deutsche im GP.

SUPERCROSS

Paris (F), 12. November, SX1

1.	Eli Tomac (USA), Yamaha	1-2-1
2.	Ken Roczen (D), Honda	3-1-2
3.	Justin Brayton (USA), Honda	2-7-4
4.	Cooper Webb (USA), KTM	5-3-5
5.	Cedric Soubeyras (F), Honda	6-4-6
6.	Marvin Musquin (F), KTM	4-10-3
7.	Gregory Aranda (F), KTM	9-5-8
8.	Maxime Desprey (F), Yamaha	8-9-7
9.	Julien Roussaly (F), Yamaha	11-6-9
10.	Anthony Bourdon (F), Yamaha	12-8-10

Paris (F), 13. November, SX1-Finale

1.	Ken Roczen (D), Honda	1-1-1
2.	Eli Tomac (USA), Yamaha	3-2-2
3.	Justin Brayton (USA), Honda	5-3-3
4.	Marvin Musquin (F), KTM	2-5-4
5.	Cooper Webb (USA), KTM	4-4-5
6.	Cedric Soubeyras (F), Honda	6-6-6
7.	Gregory Aranda (F), KTM	8-8-7
8.	Anthony Bourdon (F), Yamaha	9-7-8
9.	Maxime Desprey (F), Yamaha	16-10-9
10.	Kevin Moranz (USA), KTM	11-11-10

Paris (F), 12. November, SX2

1.	Chris Blose (USA), Kawasaki	60 Punkte
2.	Jace Owen (USA), Honda	49
3.	Yannis Irsuti (F), Kawasaki	43
4.	Matt Moss (AUS), Kawasaki	36
5.	Cullin Park (USA), Honda	34
6.	Julien Lebeau (F), Kawasaki	28
7.	Brice Maylin (F), GasGas	27
8.	Lucas Imbert (F), Yamaha	23
9.	Thomas Do (F), Honda	22
10.	Quentin Prugnieres (F), Kawasaki	20

Paris (F), 13. November, SX2

1.	Matt Moss (AUS), Kawasaki	60 Punkte
2.	Jace Owen (USA), Honda	42
3.	Cullin Park (USA), Honda	39
4.	Brice Maylin (F), GasGas	39
5.	Julien Lebeau (F), Kawasaki	39
6.	Quentin Prugnieres (F), Kawasaki	25
7.	Chris Blose (USA), Kawasaki	24
8.	Lucas Imbert (F), Yamaha	23
9.	Yannis Irsuti (F), Kawasaki	23
10.	Thomas Do (F), Honda	15

Die Tim-Gajser-Show

Zahlen lügen nicht. Weil Topfavorit Jeffrey Herlings verletzungsbedingt die ganze MXGP-Saison verpasste, hatten Tim Gajser und Honda leichtes Spiel. Mit großem Vorsprung sicherte sich der Slowene seinen fünften Titel. In der MX2-Klasse entschied Tom Vialle erst im letzten Rennen den Titelkampf für sich. Deutscher Lichtblick: Simon Längenfelder wurde mit einem GP-Sieg WM-Dritter.

Von: **Thomas Schiffner**

Gajser kam auch die Verletzung von Romain Febvre, der erst in Teutschenthal einsteigen konnte, zugute. 14 Lauf- und 10 GP-Siege bei 18 Grands Prix des jetzt vierfachen MXGP-Weltmeisters für HRC sprechen eine deutliche Sprache.

Der zweite Gewinner der Saison in der Oberklasse war der Bülacher Yamaha-Pilot Jeremy Seewer. Der Schweizer verbesserte sich von Rang 4 auf den Vizeweltmeister-Rang. Ob es 2023 noch eine Stufe höher geht?

Zweikampf Vialle – Geerts

Für den einzigen deutschen MXGP-Piloten Henry Jacobi wird es schwer werden, ein Bein in der Motocross-Eliteklasse zu halten. Der Thüringer musste sich von JM-Honda trennen, und er konnte seine letztjährige WM-Platzierung (15.) nicht verbessern.

Kuriosität: Der Italiener Mattia Guadagnini wechselte nach dem siebten GP in Maggiora von der MX2- in die MXGP-Klasse. Würden seine errungenen MX2-Punkte in der Topklasse mitzählen, hätte er am Ende mit 376 Punkten Platz 9 belegt!



SHOTBYBAVO

Sein fünfter Titel war sein leichtester: HRC-Pilot Tim Gajser

Nachdem Maxime Renaux im Winter von der MX2 in die MXGP-Klasse aufgestiegen war, wurde die Saison 2022 vom Zweikampf zwischen Ex-Weltmeister Tom Vialle und Herausforderer Jago Geerts geprägt. Die Entscheidung fiel beim Finale in der Türkei – drei GP-Siege in den letzten drei Rennen entschieden zugunsten des Franzosen, der auf der KTM schon in den USA trainiert.

Praktisch einziger deutscher Lichtblick in 2022 war GasGas-Werkspilot Simon Längenfelder: Der Franke (2021 noch Zehnter) gewann in seiner zweiten vollen WM-Saison einen GP und wurde WM-Dritter. Chapeau! ■

Saisonstatistik 2022

Dank Abwesenheit von Jeffrey Herlings dominierte Tim Gajser die Saison von A bis Z. Der MX2-Titel ging auf den letzten Metern an Tom Vialle.

MXGP

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkteges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Tim Gajser	SLO	Honda	763	10	14
2.	Jeremy Seewer	CH	Yamaha	657	3	5
3.	Jorge Prado	E	KTM	589	1	3
4.	Maxime Renaux	F	Yamaha	578	1	6
5.	Glenn Coldenhoff	NL	Yamaha	575	1	3
6.	Brian Bogers	NL	Husqvarna	428	1	2
7.	Calvin Vlaanderen	NL	Yamaha	395	1	2
8.	Ruben Fernandez	E	Honda	382	0	0
9.	Pauls Jonass	LV	Husqvarna	350	0	0
10.	Mitchell Evans	AUS	Honda	308	0	0
11.	Alberto Forato	I	GasGas	280	0	0
12.	Ben Watson	GB	Kawasaki	275	0	0
13.	Jeremy Van Horebeek	B	Beta	265	0	0
14.	Romain Febvre	F	Kawasaki	250	0	1
15.	Brent Van Doninck	B	Yamaha	249	0	0
16.	Henry Jacobi	D	Honda	236	0	0
17.	Mattia Guadagnini	I	GasGas	204	0	0
18.	Jordi Tixier	F	KTM	197	0	0
19.	Jed Beaton	AUS	Kawasaki	190	0	0
20.	Alvin Östlund	S	Yamaha	122	0	0
21.	Valentin Guillod	CH	Yamaha	100	0	0
22.	Tom Koch	D	KTM	87	0	0
23.	Thomas Kjer Olsen	DK	KTM	73	0	0
24.	Ivo Monticelli	I	Honda	64	0	0
25.	Nicholas Lapucci	I	Fantic	43	0	0
26.	Benoit Paturel	F	Honda	38	0	0
27.	Hardi Roosiorg	EST	KTM	32	0	0
28.	Harri Kullas	EST	Yamaha	21	0	0
29.	Alessandro Lupino	I	Beta	18	0	0
38.	Kevin Brumann	CH	Yamaha	8	0	0

MX2

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkteges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Tom Vialle	F	KTM	758	10	17
2.	Jago Geerts	B	Yamaha	754	6	12
3.	Simon Längenfelder	D	GasGas	596	1	2
4.	Kevin Horgmo	N	Kawasaki	527	0	0
5.	Thibault Benistant	F	Yamaha	540	1	4
6.	Kay de Wolf	NL	Husqvarna	445	0	1
7.	Mikkel Haarup	DK	Kawasaki	443	0	0
8.	Andrea Adamo	I	GasGas	437	0	0
9.	Stephen Rubini	I	Honda	384	0	0
10.	Liam Everts	B	KTM	310	0	0
11.	Jan Pancar	SLO	KTM	284	0	0
12.	Isak Gifting	S	KTM	255	0	0
13.	Roan van de Moosdijk	NL	Husqvarna	214	0	0
14.	Kay Karssemakers	NL	KTM	195	0	0
15.	Tom Guyon	F	KTM	179	0	0
16.	Mattia Guadagnini	I	GasGas	172	0	0
17.	Hakon Fredriksen	N	Honda	125	0	0
18.	Jakub Teresak	CZ	KTM	119	0	0
19.	Conrad Mewse	GB	KTM	113	0	0
20.	Jeremy Sydow	SLO	KTM	104	0	0
21.	Petr Polak	CZ	Honda	84	0	0
22.	Kevin Brumann	CH	Yamaha	82	0	0
23.	Rick Elzinga	NL	Yamaha	49	0	0
24.	Joel Rizzi	GB	Yamaha	49	0	0
25.	Filip Olson	S	Husqvarna	43	0	0
32.	Marcel Staufer	A	KTM	26	0	0
41.	Noah Ludwig	D	KTM	19	0	0
63.	Mike Gwerder	CH	KTM	4	0	0
64.	Maximilian Spies	D	KTM	4	0	0
65.	Nico Greutmann	D	Husqvarna	3	0	0



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



164 2.0 T-Spark, im Jahreswagenzustand, 07/91, 91750 km, 1. Hd., dt. Auslieferung, unrestauriert, unfall- u. rostfrei, scheckheftgepfl., Bordmappe u. AR-Zertifikat vorh., TÜV u. H-Kennz. neu, 9950,- €. Tel. 0162/3725562 od. AR164@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 59345

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina



B7 Facelift, LWB, B&O, RSE, sehr selten, LCI, 540 PS, perfekter Zust., scheckheftgepfl., 3. Hd., Service neu, 71800 km, Vollausstattung. M. Wrba, Bremen, Tel. 0421/402770

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59354

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



Dino GT4 208 2+2, 1975, Klima, H-Kennz., TÜV neu, 55.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59376

Jaguar



XKR-S, Limitiertes Sondermodell, EZ 11/09, HU 08/24, 2. Hd., V-max 280 km/h, 306 kW (416 PS), schwarz, Navi, Bluetooth, Xenon, NR-Fzg., VB 48.800,- €. 50374 Erftstadt, Tel. 0173/5768067

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Land Rover



Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59362



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



AMG S 65 Coupé, Bj. 9/2018, 19000 km, Sonderlackierung Maybach 773 tierra del fiego, designo Leder exklusiv Nappa AMG sattelbraun 584, Bremssättel rot, AMG Drivers Package (300 km/h), Auto-Telefon, Radio digital, Lenkrad Einzelanfertigung, NP 267.000,- €, altershalber abzugeben, Standort Bodensee, 169.500,- €. Tel. 08382/976448 von 9.00-11.00 Uhr oder dtm114@gmx.de

Porsche





911/992 Targa 4S Heritage, Design Edition No. 210/992! PTS schiefergrau, nur 1422 km, Neuzustand, 287.500,- € MwSt. ausweisb. Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting, www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59385

914/6, 043, 2,4 S, 93 mm, BRUTUS eng., twinspark, mfi, mod. new case 14 k, ported, high butterfly, 915/72 cooled, 205/225-16, 916 f+r, slant nose, lot fibreglass, Scheel, dualmaster w. 964/916, alucage, looks & runs great, no GT, 11/23, 14000 km, silver, 130.000,- €. scubaderk@outlook.de

MOTORLEGENDEN



911/997 Sport Classic, No. 58/250, 15000 km, dt. Auslieferung, 2. Hd., unfallfrei, 425.000,- € §25a UStG. Michael Schnabl, Dießener Str. 29, 86919 Utting, Tel. +49(0)8806/9599838, www.motorlegenden.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59387

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



Keine Lust auf "letzte Preis"? Wir bieten Ihnen den diskreten und seriösen Ankauf oder Vermittlung Ihres Porsche Sammlerstücks. Profitieren Sie von unserer Expertise und dem weltweiten Netzwerk aus Sammlern und Investoren. Für vorgemerkte Kunden suchen wir originale luftgekühlte 911, insbesondere 964 & 993, aber auch Youngtimer wie 996, 997 sowie alle limitierten 991 & 992 Modelle im Bestzustand. Fa. Motorlegenden, motorlegenden.de Tel. +49(0)8806/9599838 H

www.Rennsportshop.com



Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



Smart

www.berlin-tuning.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H



Versicherungen







MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 49/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Bei der Fahrerparade in São Paulo ließ sich Sebastian Vettel von Mick Schumacher im Rolls-Royce chauffieren

Bagnaia extratoll

MotoGP-Finale in Valencia
MSa 48/2022

Ich finde es toll, dass Ducati jetzt endlich nach 15 Jahren wieder den WM-Titel eingefahren hat. Extratoll ist, dass es durch Bagnaia gelungen ist. Dafür meine Hochachtung! Gleichzeitig kann Valentino Rossi als Italiener mal kurz nachdenken, was er so falsch gemacht hat. Er hat nicht mal einen Sieg auf Ducati gefeiert. Ein echter Weltklassefahrer sieht anders aus!

Andreas Siegfried Wopfner
A-4650 Lambach

Zu viel Technik

Vorstellung Ferrari 499P
MSa 47/2022

Den Bericht zum neuen Ferrari Hypercar fand ich deutlich zu technisch. Auch wenn ich mich für einen Laien relativ gut mit Rennautos auskenne, war es teilweise anstrengend zu lesen. Für mein Empfinden müssen solche Berichte keine drei Seiten in Anspruch nehmen, auch wenn die Bilder viel Platz einnehmen und toll anzusehen sind …

Christoffer Buechler
D-22529 Hamburg

Nur um die rote Göttin live zu sehen und zu hören, werde ich mich erstmals auf den Weg zum ersten Rennen machen.

Tony Hanhart
D-33428 Harsewinkel

Nur Ausreden

Formel 1 Brasilien Grand Prix
MSa 49/2022

Ein Desaster für Schumacher. Magnussen auf Pole und er auf P20. Und nur Ausreden. Wer gibt ihm jetzt noch ein Cockpit? Er braucht einfach zu lange, um in die Puschen zu kommen. Wer braucht schon einen mittelmäßigen Piloten? Selbst Audi nicht.

Friedrich Gropengießer,
per E-Mail

Keine Monster

F1-Historie GP USA 1982
MSa 48/2022

Waren das noch schöne Fahrzeuge damals vor 40 Jahren – keine schmalen Frontflügelmonster. Und interessanterweise konnten die Fahrer trotzdem auch mit diesen breiten Fahrzeugen überholen. Schon komisch!

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

26. November 2022: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 18. November		
08.35	Formel 2 Abu Dhabi, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.45	Formel 1 Abu Dhabi, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.45	Formel 1 Abu Dhabi, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
12.30	Formel 2 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Abu Dhabi, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.45	Formel 1 Abu Dhabi, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
Samstag, 19. November		
04.20	SSP-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
05.10	SBK-WM Phillip Island, Superpole (Aufz.)	Servus TV
ca. 05.20	SBK-WM Phillip Island, Superpole (Aufz.)	Eurosport 1
05.40	SBK-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
ca. 05.00	SBK-WM Phillip Island, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
09.00	Formel 1 Abu Dhabi, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Abu Dhabi, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Abu Dhabi, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
ab 12.50	SBK-WM Phillip Island, SP & R1 (Wh.)	Servus TV
13.10	Formel 2 Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
14.55	Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	SRF info
16.45	Formel 2 Abu Dhabi, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
Sonntag, 20. November		
04.20	SSP-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
05.10	SBK-WM Phillip Island, SP Race (Aufz.)	Servus TV
05.40	SBK-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV ca.
05.50	SBK-WM Phillip Island, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
09.50	Formel 2 Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.00	Formel 2 Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
12.30	F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.20	F1 Abu Dhabi, Vorberichte & Rennen **LIVE**	SRF info
14.15	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen **LIVE** (Forts.)	SRF 2
19.10	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Zus.)	ORF 1
Montag, 21. November		
00.20	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

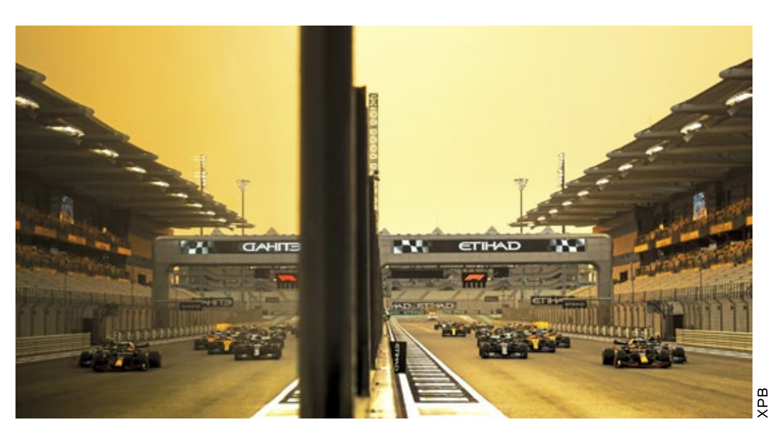
Samstag, 19. November		
ab 00.45	SBK-WM Phillip Island, der Samstag **LIVE**	servustv.com
Sonntag, 20. November		
ab 02.45	SBK-WM Phillip Island, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
19./20.11.	Formel 1/Formel 2, Abu Dhabi	UAE
19./20.11.	69. Macau-Grand-Prix, Macau	MAC
Motorrad		
19./20.11.	Superbike-/Supersport-WM, Phillip Island	AUS

Vorschau



XPB

Formel 1: In Abu Dhabi steht das große Saisonfinale auf dem Programm



AUDI

Macau-Grand-Prix: Stadtkurs-Action auf zwei und vier Rädern



HOCH-ZWEI

DTM-Rückschau: Interessante Zahlen zur vergangenen Saison



WORLDSBK

Superbike-WM: Titel ist vergeben, auf Phillip Island folgt ein schönes Finale



DAS SPIEL
IST NIE AUS.
kicker
WEB | APP | PRINT | SOCIAL | PODCAST | SHOP
WM 2022 DER INSIDER-BLICK AUF ALLE 32 TEAMS UND DIE STARS
kicker
SONDERHEFT
+ WM-POSTER
+ 15 % SHOP-RABATT AUF WM-TRIKOTS
2018
So viele Favoriten: Wer jubelt in Katar?
2014
2010
WM 2022
DEUTSCHE MANNSCHAFT FLICK UND DIE SUCHE NACH DER TOP-ELF
JETZT IM HANDEL!
Gleich bestellen!
Telefon +49 (0)911 216-2222
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de
www.kicker.de/wm-sonderheft
Dein Händler in der Nähe:
www.mykiosk.com
FOTO: NORBERT SCHMIDT